LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS

PARIS.... Un an 14 fr.
DÉPARTEMts — 15 fr.
ETRANGER . — 20 fr.

ÉDITION DE LUXE
FRANCE. Un an. 30 fr
ETRANGER. — 40 fr.

4 Octobre 1902. — N° 212.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1er Arrt)

PUBLICITÉ

PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr
ENCARTAGE. . . . . 500 fr

(Plaque Lumière.)

PENDANT LES 24 HEURES A PIED AU VÉLODROME BUFFALO. — UN REPOS.

Une course pédestre de 24 heures s'est disputée samedi et dimanche derniers au vélodrome Buffalo. Le vainqueur, Paul Lafitte, a couvert 185 kil. 500, ce qui bat de loin le record français, sans approcher le record du monde qui est de 241 kil. 757! Derrière lui, Ramogé, le fameux vainqueur de Paris-Belfort s'est classé second à 5 kil. 500 du premier.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

ENTRE NOUS

Voir dans notre prochain numéro :

Le Prix du Conseil Municipal
par Franc-Picard,

Zimmerman-Bald-Jacquelin,
Par André Foucault.

Sur la côte de Château-Thierry,
par George Prade.

Un concours de Tourisme,
etc, etc...

Nous sommes toujours acheteur du N° 5 de la *Vie au Grand Air* (1er Juin 1898), au prix de 50 centimes.

Tous nos lecteurs connaissent, au moins de nom, le ping-pong, *ce jeu si à la mode depuis quelque temps en Angleterre et en Amérique. C'est une sorte de tennis de table qui se joue avec des raquettes garnies de parchemin et des balles minuscules extrêmement légères, en celluloïd, et qui peut se pratiquer aussi bien à l'intérieur, sur un billard ou sur une table de salle à manger, qu'à l'extérieur, sur une table de jardin.*

C'est un jeu des plus faciles, auquel tout le monde peut jouer, et c'est en même temps un sport passionnant. A ce dernier titre, il ne peut manquer d'intéresser les lecteurs et les lectrices — car, comme le tennis, c'est essentiellement un jeu mixte — de la Vie au Grand Air.

Aussi, avons-nous fait établir, à leur intention, un modèle de ping-pong *fort bien compris, modèle absolument sportif, qui ne ressemble en rien aux jouets d'enfants vendus dans les bazars et que nous tenons à leur disposition aux prix suivants :*

N° 1. Boîte bois et cartonnage fin, 2 raquettes peau, 6 balles fines, 2 supports bois verni fin, 1 filet étamine fine **5 75**

N° 2. Boîte bois et cartonnage fin, 2 raquettes peau, 8 balles fines, 2 supports métal bronzé, 1 filet cordonnet fin **6 75**

N° 3. Boîte bois et cartonnage fin, 2 raquettes peau fine, 8 balles fines, 2 supports nickelés et poli, 1 filet cordonnet fin **9 75**

Ajouter 85 cent. au montant de la commande pour recevoir la boîte franco. Pour l'étranger, le port en sus.

Si vous voulez vous tenir au courant de ce qui se dit, de ce qui se fait dans tous les sports, lisez chaque jour l'*Auto-Vélo*.

Sous ce titre, L'Année Sportive Illustrée, *nous avons réuni, en un volume broché, chacune de quatre années de la* Vie au Grand Air.

Ces splendides volumes qui, dans quelques années, auront une grande valeur, sont en vente aux prix suivants :

Année 1898 (extrêmement rare)	*50 fr.*
Année 1899	*15 fr.*
Année 1900	*15 fr.*
Année 1901	*15 fr.*

Toutes les femmes élégantes lisent

Femina

la revue idéale de la femme et de la jeune fille.

Envoi franco d'un numéro contre 60 centimes.

Les Éditeurs.

Le château de Saint-Johann en Hongrie.

S. A. S. la Princesse de Holenlohe tirant, après une battue, un perdreau qui s'échappe.

Une Chasse de 26.000 Perdreaux

La Hongrie est le paradis des chasseurs ; les tirés y sont merveilleux et on ne peut guère voir ailleurs de tableaux aussi beaux. En ce moment ont lieu au château de Saint-Johann des chasses en tableau qui laissent loin derrière elles, mêmes les tirés des fameux " moors " d'Ecosse.

Le château de Saint-Johann, en Hongrie, est de création récente et fut construit par les « Zichy. »

Son emplacement tout spécial dans un pays admirablement disposé pour le gibier, suggéra au baron de Hirsch l idée d'en faire une terre de chasse exceptionnelle.

Il est difficile, en effet, de trouver en Europe un territoire aussi propice au perdreau et au lièvre réunis. Situé entre le commencement de la chaîne de montagnes des Karpathes et le Danube, dont les bras sont fort nombreux à cet endroit, il offre cette particularité que le gibier s'y trouve enfermé comme dans une prison naturelle, ne s'élevant jamais sur l'une et ne traversant pas l'autre.

C'est en voyant ce merveilleux emplacement que le baron de Hirsch, d'abord, et après lui le prince Frédéric-Charles de Hohenlohe, propriétaire actuel, ont créé une chasse unique au

Arrivée des voitures sur le terrain de chasse.

monde pour le tir du perdreau.

La qualité du sol est en général sablonneuse et très souvent marécageuse. Le Danube s'est infiltré très profondément et forme des rivières, des ruisseaux aux environs en très grand nombre.

Pour en donner une idée, entre le lit du fleuve lui-même et le château, distants d'environ 8 kilomètres, on passe sur une vingtaine de ponts, et sur une grande chaussée qui est toujours submergée l'hiver.

Les communications ne sont pas faciles, on ne trouve aucune ressource; ni ville, ni gros bourg aux alentours, et

Les Tziganes rabatteurs.

Un abri dans un champ de maïs : à l'intérieur, la princesse de Hohenlohe et ses chargeurs.

Après la battue: les rabatteurs cherchent les perdreaux tombés autour des abris.

il a fallu le côté très exceptionnellement giboyeux de cette terre pour y fonder cette grande chasse et y attirer les meilleurs fusils d'Europe.

L'immensité de la terre fait que le prince de Hohenlohe a dû diviser ses battues en plusieurs lots où l'on ne chassse qu'une ou deux fois au plus par an, d'abord le perdreau au 15 octobre, alorsqu'il est fort, vigoureux, et qu'il a vraiment de l'aile, et le lièvre, fin novembre, lors de sa fourrure d'hiver. Parmi les meilleures plaines : *Plenavia*, *Cyclad forter*, *Saint-Georgen*, *Seculluca Uald*, *Remisen*.

L'organisation de ces battues est absolument parfaite.

Le prince et aussi la princesse de Hohenlohe qui, entre parenthèses, est un des meilleurs, sinon le meilleur fusil-femme qui soit connu, s'occupent très personnellement des chasses. Ils en confient la direction à un garde-chef « seigneur de qualité » qui a sous ses ordres 15 brigadiers et 25 gardes.

Ce dernier suit les chasses toujours à cheval, de façon à pouvoir se porter rapidement d'un point à un autre durant les battues, si ses appels de trompe ne sont pas entendus, vu l'étendue énorme qu'embrasse chaque battue. Les rabatteurs se composent d'hommes, de femmes, Hongrois ou Hongroises, et même de Tziganes. Ils sont dirigés par les brigadiers et les gardes échelonnés entre eux. Leur nombre est tel qu'on prend tout ce qu'on trouve. Mais les Tziganes étant considérés comme des « parias » ne marchent jamais avec les Hongrois. Ils forment une aile à part, de même qu'ils habitent à part à l'extrémité du village. Pour les battues, il a été constaté par le baron de Hirsch et le prince de Hohenlohe, que pour bien manœuvrer le perdreau et le faire passer aux fusils, le système de la battue « en rond » est de beaucoup le meilleur, comme il existe depuis déjà longtemps en Allemagne pour le lièvre. En outre, on a supprimé toute espèce de drapeaux, blanc ou rouge, tel qu'on les emploie en France; le rabatteur doit simplement marcher en bon ordre et *sans bruit*. Les

Tableau et alignement des perdreaux après une battue.

Le prince de Hohenlohe et ses gardes.

Le garde-chef fait le relevé d'une battue.

cris n'ont d'autre résultat que de faire élever le perdreau à une hauteur inutile, et à lui faire « rebrousser chemin », par dessus la ligne des rabatteurs et en dehors de l'immense rond qu'ils forment.

Le matin des chasses, à l'arrivée des voitures sur le terrain de la battue, le chef, les brigadiers, les gardes, tous en tenue gris-vert avec chapeau tyrolien, saluent par une fanfare de bienvenue l'arrivée des tireurs. Puis, chaque fusil, sur l'indication du garde-chef, se rend à son abri. Les fusils en général sont placés autour d'un bois, en rond, ou en ligne entre deux bois. C'est là que réside le côté difficile et sportif du tir. Ainsi, jamais ou presque jamais, un oiseau ne rase terre, car il est forcé de s'élever, de quelque côté qu'il vienne, lorsqu'il passe sur la ligne des tireurs ; et cette suite ininterrompue de perdreaux filant comme des balles au-dessus des fusils, durant vingt et trente minutes quelquefois, procure le tir le plus excitant qui se puisse rêver.

Les battues sont longues, vu l'étendue du terrain qu'elles enveloppent. On n'en fait pas plus de six par jour. Le nombre des rabatteurs varie de 250 à 300. Il y a deux escouades.

Chaque fusil est dans un abri spécialement construit, avec lui ses chargeurs, hommes expérimentés et d'une rapidité prodigieuse, car il faut souvent trois fusils pour ce tir. Derrière ou autour de l'abri, se tiennent accroupis deux enfants chargés de pointer les perdreaux tués ou blessés.

Une fois la battue terminée, les gardes et brigadiers qui dirigeaient les rabatteurs et les encadraient de dix en dix, se détachent de la ligne et, avec leurs chiens, se chargent de retrouver les oiseaux démontés ou blessés.

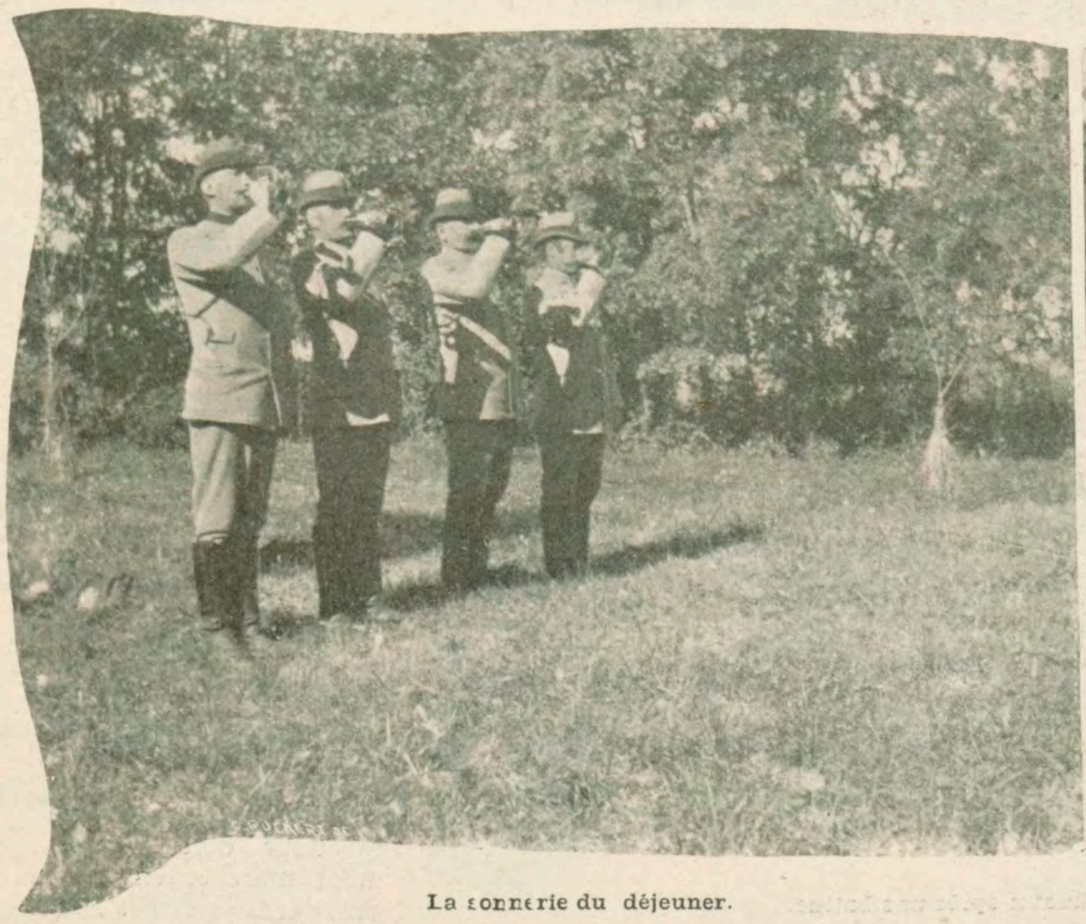
Puis, lorsque les fusils ont quitté leur « abri », une escouade de gamins reste sur place pour passer, repasser et retrouver les perdreaux disséminés un peu partout. Ils les placent à la suite les uns des autres, par dizaines et par files de cent, en les attachant bec à bec avec une petite corde.

Vers midi et demi, une brigade de gardes entonne la sonnerie du déjeuner, qui est servi sur le terrain de chasse et sous une tente des plus confortables. Ensuite, jusqu'à cinq heures se continuent les battues, et une fois la dernière terminée, le chef-garde lit à haute voix devant tireurs et rabatteurs le résultat de la chasse. A Saint-Johann, les tableaux sont ce qui a été jusqu'ici le plus gros chiffre atteint. En Angleterre ou en France, rien de pareil. Ainsi lors des chasses du baron de Hirsch, on a tué d'octobre à novembre 26 605 perdreaux, — le meilleur jour, le 11 octobre, 7 fusils ont abattu 2 983 perdreaux.

Lord de Grey, dans une *seule battue*, a tué 302 perdreaux ; mais alors le baron de Hirsch faisait de l'élevage et depuis que la propriété appartient au prince F.-C. de Hohenlohe, il n'y a que du gibier naturel, ce qui rend les chiffres des tableaux actuels d'autant plus intéressants, surtout étant donné qu'ils ne s'éloignent pas sensiblement de ceux d'autrefois.

C'est en novembre qu'ont lieu les chasses de lièvres; les journées se montent généralement à 2 000, 2 500, lorsque l'hiver précédent n'a pas été trop pluvieux, car lors des inondations, les malheureux animaux ne peuvent s'échapper et on les retrouve morts sur l'eau par centaines. En résumé, on peut dire que c'est dans ce beau pays de chasse, en pleine Hongrie, qu'on trouve le sport le plus intéressant pour la plume, dont le perdreau est sinon le meilleur oiseau, du moins le plus varié comme tir, et qu'on y fait les plus beaux tableaux.

MARCEL FOUQUIER.



La sonnerie du déjeuner.

La tente du déjeuner et les « lunch-baskets ».

Minnochau. Martinod. Chevaugeon. Bagrè. Ariès. Stein. Huret.

Le départ du Bol d'Or 1897. (26 juin.)

Une Gloire Passée : Constant Huret

Constant Huret, le plus populaire, avec Jacquelin, des coureurs français, l'homme qui le premier fit entrer en France le record des 24 heures et devant lequel recula le fameux Shorland, victime d'un accident imbécile, est mort pour le sport. A la veille du jour où une réunion à son bénéfice est organisée au vélodrome Buffalo, nous avons demandé à notre collaborateur Victor Breyer, dont les premières relations avec lui datent de l'époque où tous deux portaient le fusil dans le même régiment, de nous retracer la carrière du courageux et malheureux coureur.

✣ ✣ ✣

Une gloire passée ! Ne trouvez-vous pas comme moi qu'il y a quelque chose de particulièrement triste à écrire ces trois mots, quand on songe qu'ils s'appliquent à un homme de trente-deux ans, qui n'est ni mort ni le moins du monde en danger de mourir.

C'est pourtant bien le cas de Huret, hier encore un des champions les plus brillants de ce sport cycliste qui a fait sa gloire. L'homme est aujourd'hui couché sur un lit d'hôpital, mais il en sortira aussi vivant et, du moins en apparence, aussi vigoureux qu'autrefois. Cependant, il est mort à tout jamais pour le sport, et c'est en quelque sorte l'éloge funèbre d'un vivant qu'il me faut célébrer ici.

Il paraît que la chirurgie aura accompli un miracle lorsque, d'ici quelques semaines, elle aura remis sur pied, sur ses deux pieds, le blessé qui lui fut amené voici un mois, dans une voiture d'ambulance, la cheville déchiquetée, les os fendus et brisés, tel le tronc d'arbre par la hache du bûcheron, le pied pendant, inerte, comme s'il ne faisait déjà plus partie du corps.

Ce fut d'ailleurs le diagnostic des médecins : l'amputation du membre si atrocement abîmé serait probablement nécessaire. Et, durant huit jours, tous ceux qui, comme moi, s'intéressaient au sort du malheureux champion passèrent par des alternatives de crainte et d'espoir. Jusqu'à ce qu'un matin, exactement une semaine après la chute, ayant examiné une fois encore l'état de la fracture, le docteur se retournant vers la pauvre mère du blessé, qui depuis une longue semaine attendait anxieusement à son chevet l'arrêt fatal, lui dit simplement : « Tranquil isez-vous, madame, je puis vous promettre que nous lui sauverons la jambe. »

Ce que le praticien n'ajouta qu'un peu plus tard, une fois le premier moment d'émotion passé, c'est que Huret devait renoncer dès maintenant au sport qui lui a valu tant de triomphes.

La science a pu faire qu'il restât intact, mais elle ne pourra empêcher de faire que ce pied agile qui tant de fois chaussa la triomphante pédale, soit condamné à ne jamais redevenir ce qu'il était. Le héros de tant de prouesses, si même il ne boite pas, devra se contenter de rentrer dans le rang des obscurs, où la Fortune sportive était venu le chercher voici bientôt dix ans pour en faire une des célébrités du cyclisme.

C'est bien comme tel en effet que le nom de Constant Huret restera dans l'histoire du sport. Il fut de tous nos champions, l'un des plus populaires, l'un des meilleurs et — ironie du sort — l'un des plus favorisés par la chance, jusqu'au jour de cette fatale culbute qui brise si brusquement sa carrière. Je viens de parler de la popularité de Huret ; il est de fait qu'à la seule exception de Jacquelin, nul coureur cycliste n'a su faire vibrer les masses comme ce grand garçon à la physionomie souriante, aux allures faciles de paysan finaud. Ce n'est certes pas un aigle ; on ne peut pas tout avoir et suivant une expression pittoresque, notre héros avait « son génie dans les mollets », mais c'est un garçon sérieux, réfléchi et d'une valeur intellectuelle sensiblement supérieure à celle de la moyenne de ses camarades.

Constant Huret, après sa victoire dans le premier Bol d'Or (1894).

Ce qui explique la popularité à laquelle je viens de faire allusion, ce sont à coup sûr les origines modestes de celui qui devait plus tard devenir un champion du monde.

Né le 26 janvier 1870, à Ressons-le-Long (Aisne), de petits cultivateurs, après avoir reçu une instruction plutôt sommaire, il débuta dans la vie à l'âge de quinze ans comme apprenti boulanger, profession qu'il devait exercer durant près de dix ans. Ce fut pendant ce laps de temps que la passion de la bicyclette, amenant celle de la course, le saisit et dès 1888, il débutait dans une épreuve locale à Soissons.

Sa valeur fut longue à s'affirmer, et durant quatre ou cinq ans il courut obscurément, si obscurément qu'il dût continuer à travailler au pétrin, ses gains sportifs étant loin de satisfaire aux besoins de son existence, cependant fort modeste.

Ce fut seulement à la fin de 1893 qu'il se révéla d'un seul coup, en venant disputer à Paris, au Vélodrome d'Hiver, une épreuve de douze heures, dans laquelle il marcha magnifiquement. Seulement... on avait oublié de le pointer et personne ne fut capable de lui assigner un classement précis. Ce dont on put se rendre compte

pourtant, c'est que le petit boulanger avait de l'étoffe et lorsque deux semaines après, une maison de cycles l'ayant engagé, il se classa bon second derrière Williams, un des cracks de l'époque, dans une course de vingt-quatre heures, il se trouva lancé du coup et bien lancé.

Dès lors, il avait trouvé sa voie : la course avec entraîneurs, principalement sur les longues distances, lui permit de s'affirmer champion extraordinaire. A un moment où nos coureurs étaient encore nettement inférieurs en vitesse pure aux étrangers, il démontra qu'il n'en était pas de même lorsqu'on faisait appel à leurs qualités d'endurance et d'énergie.

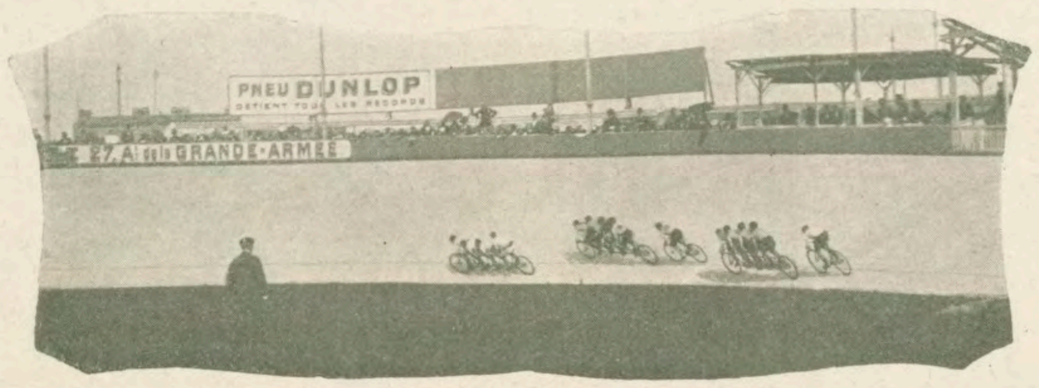
Il sut, le premier dans sa spécialité, rivaliser avec le célèbre stayer anglais Shorland et lorsque celui-ci se fut retiré de la lutte, surpasser de loin ses remarquables performances. Il fut — et c'est bien ainsi qu'on peut dépeindre les qualités athlétiques de Huret — le premier homme qui nous donna de la vitesse sur les longues distances.

La course qui le classa définitivement fut le " Bol d'Or ".

Cette course, disputée au Vélodrome Buffalo était la première épreuve de vingt-quatre heures courue en France avec une organisation véritablement sérieuse. Organisée par le *Paris-Pédale*, un organe hebdomadaire aujourd'hui disparu et dont le rédacteur en chef était précisément Marcel Viollette qui préside actuellement aux destinées de la *Vie au Grand Air*, cette épreuve avait pour but de créer en France un pendant à la célèbre course anglaise du *Cuca Cocoa Cup*. Et pour pousser plus loin la ressemblance, celle-ci était dotée d'un prix par une fameuse fabrique de cacao, la nôtre le fut d'un challenge par MM. Menier frères. Huret gagna facilement, couvrant — l'entraînement se faisant uniquement à bicyclette — 736 kil. 946 m. battant de loin le record.

L'année suivante, le boulanger s'adjugeait encore la même épreuve, battant à nouveau le record avec 829 kil. 498 m., devant Rivière, et devenait le détenteur définitif de l'objet d'art, un délicieux bronze — exemplaire unique — du sculpteur Larche.

On n'attend pas de moi une nomenclature même résumée des victoires de Huret, car un numéro entier de la *Vie au Grand Air* n'y suffirait pas. Qu'il me suffise de rappeler qu'il eut la gloire de jouer littéralement avec le classique record des 24 heures chaque fois qu'il lui plût de l'essayer et que parmi ses principaux titres sportifs on peut citer les suivants : Champion de France (100 kilomètres) en 1894, Champion du monde (même distance) en 1900, vainqueur du Bol d'Or (24 heures) en 1894, 1895, et 1898, vainqueur de Bordeaux-Paris en 1899.



Huret Ariès

Pendant le Bol d'Or de 1897.
Cette année la course fut gagnée par Stein ; Huret avait abandonné.

Ce fut la seule fois que Huret prit part sérieusement à Bordeaux-Paris. Engagé à plusieurs reprises dans la grande épreuve, il ne se présenta pas ou abandonna à Libourne. Mais cette performance fut vraiment stupéfiante. Pour la première fois, les concurrents avaient de bout en bout des voitures automobiles sur lesquelles ils pouvaient compter et capables de mener tous les trains qu'il leur plaisait de leur demander et même davantage. Nous n'en étions plus au temps où le record cycliste, sur la route classique, battait le record automobile.

— Il ne fera rien sur la route, disait-on, c'est un homme de piste. Vous le verrez quand il faudra monter les côtes ! On oubliait qu'il y avait un précédent, celui de Cottereau, un homme de piste aussi et, qui plus est, un homme de vitesse. Huret ne fit pas mentir les espérances de ses partisans. Parti d'un train fou, il ne ralentit pas son allure, semant en route ses concurrents. Il arriva au vélodrome du Parc-des-Princes épuisé, le genou fendu, les jambes couvertes de sang, mais vainqueur, mais ayant couvert les 600 kilomètres en 16 h. 35 m.! La suppression de l'entraînement automobile dans les courses sur route laissera son record longtemps debout.

J'ai fait allusion plus haut à la chance de Huret durant l'ensemble de sa carrière. Elle était devenue proverbiale au point que lui-même y croyait aveuglément, et l'on peut dire qu'à part une chute peu grave survenue à la Seine en 1897, lors de son match contre Chase et dont nous donnons une photographie. Il n'était jamais tombé en piste, avant ce terrible accident du Parc des Princes qui a si brutalement clôturé sa carrière à un moment précisément où Huret ne pouvait pas compter sur autre chose que ses jambes dans la lutte de l'existence.

On s'étonnera peut-être qu'un homme qui a eu une aussi belle carrière que Huret n'ait pas déjà « fait sa pelote ». Hélas, les coureurs ne sont guère économes. L'argent tôt gagné est aussi vite parti. Huret, pourtant, n'était pas dépensier et passait même pendant un certain temps pour s'être mis de côté un joli magot. Mais des mésaventures intimes dans lesquelles il eut d'ailleurs le beau rôle sont venues renverser l'édifice de sa petite fortune péniblement acquise.

Il importe donc que cette grande figure du sport national ne soit pas abandonnée à son triste sort et que toutes les initiatives prises pour l'aider, souscriptions ou organisation de réunions sportives à son bénéfice reçoivent l'accueil le plus chaleureux de la plupart des innombrables sportsmen qui, tant de fois acclamèrent le héros de cent batailles de la pédale !

(Clichés J. Beau.)

VICTOR BREYER.

Huret, tombé pendant son match avec Chase, est transporté au quartier (12 septembre 1897).

Entrée de Huret au Parc-des-Princes, à l'arrivée de la course Bordeaux-Paris, derrière son automobile (28 mai 1899).

Pendant le match anglo-français. Huret lutte avec Bouhours. Walters se prépare à les doubler (29 juillet 1900).

Huret. Jacquelin.

Le match des boulangers (22 octobre 1899).

Huret et Jacquelin sont tous d'anciens ouvriers boulangers. Ce match, couru sur 50 kilomètres fut gagné par Jacquelin après une lutte superbe.

Les Ballons Automobiles

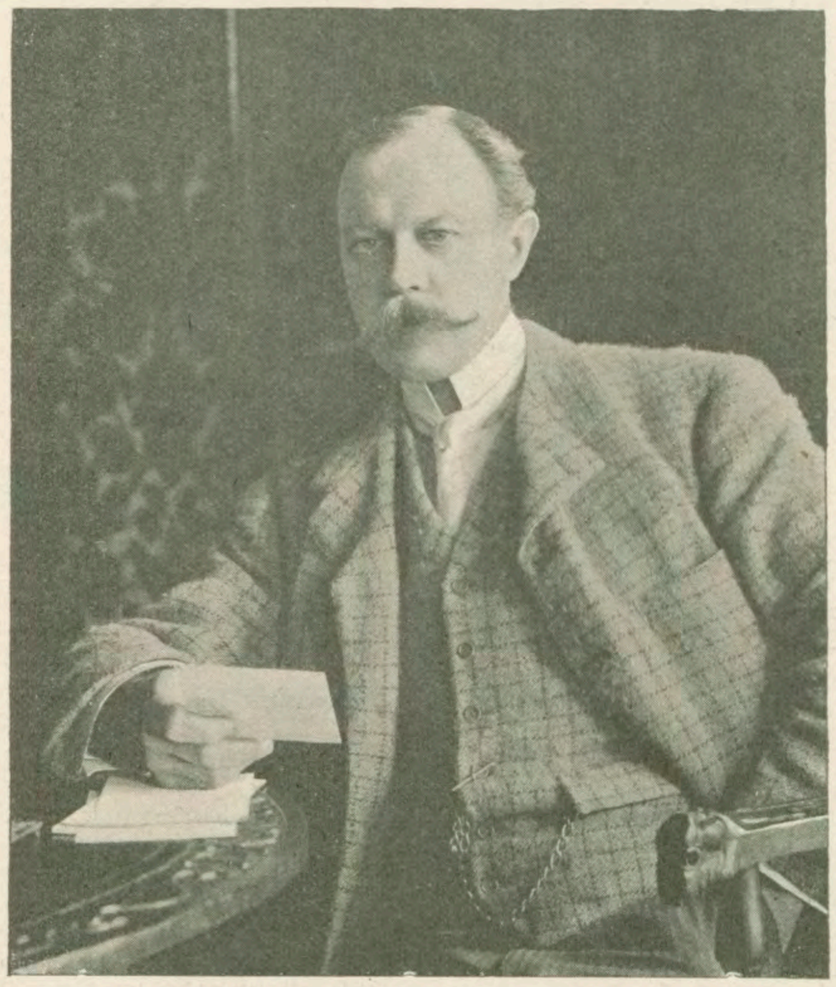
Où sont les dirigeables? demandait il y a quelque temps un de nos confrères, j'espère que le voilà satisfait. Il en surgit de tous les côtés. Tout récemment, un aéronaute anglais parcourait une cinquantaine de kilomètres au-dessus de Londres, sans revenir, il est vrai, à son point de départ; un de ses compatriotes annonce la sortie d'un dirigeable mixte sur lequel il fonde les plus bel es espérances; à Paris même, l'aéronat de M. de Bradsky est prêt et peut-être, à l'heure où paraîtront ces lignes, aura-t-il fait sa première sortie.

✣ ✣ ✣

La conquête du prix Deutsch dont Santos-Dumont, le 19 octobre 1901, triompha du règlement, a éperonné, si j'ose dire, les passionnés de la dirigeabilité aérienne *absolue*. Je souligne intentionnellement cet adjectif, car tout ballon est dirigeable en temps calme à la condition d'être muni d'un propulseur et d'un gouvernail. Au surplus, « ballon dirigeable » constitue un terme impropre rejeté avec raison par le Congrès international aéronautique tenu à Paris en 1889. D'après le Congrès, l'expression n'est pas mieux appropriée que ne le seraient celles de bateaux ou de voitures dirigeables. Et ses membres adoptaient, d'un commun accord, un nouveau terme : Aéronat.

Un bateau n'est, en effet, dirigeable, que lorsque, convenablement actionné, il lui est possible de vaincre l'effort du courant. Les ballons-jouets — et il y a belle lurette qu'il en existe! — qui se dirigent parfaitement dans un appartement, s'en vont au fil du vent dès que la fenêtre est ouverte. De même, un fleuve rapide emporte avec lui le canot actionné par des bras trop faibles.

La solution de ce qu'il est convenu d'appeler le « fameux problème » est donc résolue depuis longtemps... théoriquement. La dirigeabilité aérienne pratique exige un aéronat pouvant remonter un vent de 15 mètres à la seconde. Sans doute, Santos-Dumont qui réussit à obtenir la vitesse de 8 m. 50, nous offrira un jour prochain l'idéal aéronat. Dans tous les cas, son énergie lui a suscité des émules, non seulement en France, mais à peu près chez tous les peuples civilisés, et Londres vient d'être tout dernièrement enthousiasmée, au reste assez facilement, par la première sortie du ballon-automobile Mellin monté par son constructeur l'aéronaute Stanley Spencer.



Le Dr Barton, qui va expérimenter incessamment son aéronat mixte au parc Alexandra.

L'AÉRONAT MELLIN

Auparavant de s'aventurer à l'air libre, M. Spencer évolua sagement, de longs jours, à l'intérieur du Crystal-Palace. Là, naturellement, l'appareil donna d'excellents résultats. Or, le 19 septembre, les portes du hangar — qui avait été construit pour et d'après les plans de Santos-Dumont — furent ouvertes toutes grandes, et le ballon se lança dans l'atmosphère, quitta son port d'attache où il ne put, malheureusement venir se reposer des fatigues du voyage.

Élevé vers quatre heures de l'après-midi, M. Stanley Spencer traversait Londres aux chaleureux applaudissements de ses compatriotes révolutionnés, et atterrissait à Eastcote, près de Harrow, deux heures plus tard, après un parcours d'une trentaine de milles environ.

Ainsi l'appareil n'est pas revenu à son point de départ, n'a pas exécuté la plus importante des clauses que l'on demande aux ballons-automobiles. En outre, M. H. Lachambre qui se trouvait à Londres à cette époque et assista précisément à l'expérience nous a certifié que Spencer s'était dirigé vers Londres... poussé par le vent, de conserve avec les fumées des cheminées de la banlieue.

Mais, tout comme l'on ne peut demander à l'enfant l'effort produit par la force musculaire d'un homme bien constitué, il serait absurde de souhaiter au *Mellin I* la performance du *Santos-Dumont VI*, par exemple.

Car la puissance du moteur à pétrole Simms actionnant le *Mellin* n'est que de 3 chevaux et demi. Voici les autres caractéristiques du *British Airship :*

Il appartient à la catégorie des « gros boutiens ». Son enveloppe, munie d'un soupape d'échappement automatique, a 22 m. 80 de longueur, 6 m. 08 de diamètre, et jauge 800 mètres cubes environ. La poutre-armée, en bambou, mesure 12 m. 16 de longueur et supporte une nacelle aux trois quarts vers l'arrière.

L'hélice à l'avant, en bois de pin, tourne à 250 tours; poids : 12 kilos 500; diamètre : 2 m. 40.

Le moteur, à 6 m. 08 de la proue, est recouvert d'une toile métallique. Notons l'absence, à l'intérieur de l'enveloppe, d'un ballonnet compensateur. L'air envoyé par un ventilateur se mélange au gaz. Le procédé est un peu primitif...

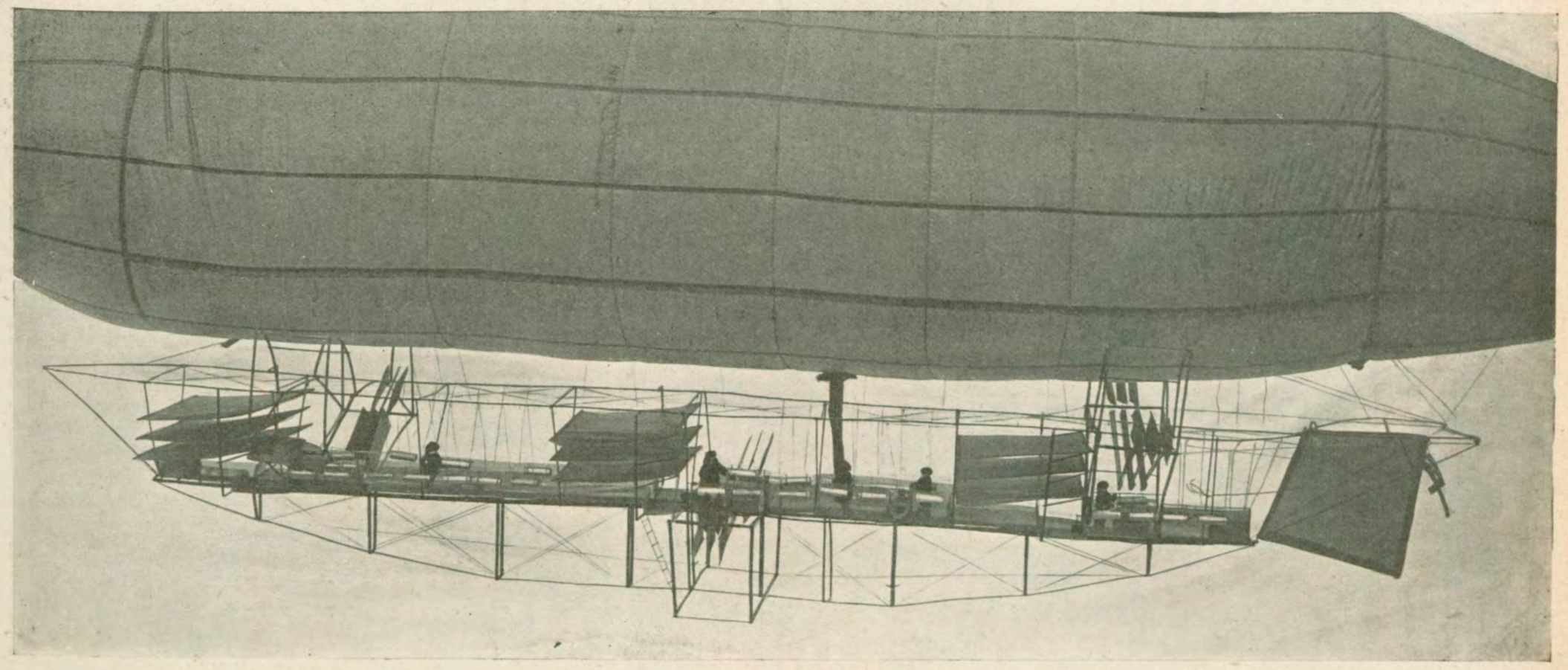
Ajoutons que l'altitude maxima du voyage fut de 500 mètres. Stanley, âgé de 34 ans, est le plus jeune des trois frères Spencer, les meilleurs aéronautes anglais d'ailleurs, dont les aînés se nomment Percival et Arthur.

M. Mellin a l'intention de faire immédiatement construire un appareil nouveau, muni d'un moteur de 35 chevaux, idoine à accomplir de plus probantes prouesses.

L'AÉRONAT MIXTE BARTON.

On sait... ou on ne sait pas, que les aéronats mixtes participent à la fois du ballon et de l'aéroplane, c'est-à-dire du plus léger et du plus lourd que l'air. Ils possèdent, comme les aéronats ordinaires, une enveloppe gonflée de gaz, mais destinée seulement à alléger le poids de l'appareil, incapable de s'élever sans la force additionnelle de ses hélices ou de ses ailes. Le ballon de M. Roze, à Colombes, est un aéronat mixte.

Le Dr Barton, qui caresse son rêve depuis l'année 1883, a demandé au War Office d'adopter son dernier « vaisseau aérien » en construction dans



L'appareil du Dr Barton. On aperçoit les trois moteurs et les surfaces planes.

un village du comté d'Essex et dont nous allons donner la description.

L'enveloppe, en soie du Japon, entourée d'une carcasse de bambou et divisée intérieurement par quatre cloisons étanches, a 60 mètres de longueur. Elle est dissymétrique, le gros bout à l'avant, cube 4450 mètres, munie d'un ballonnet compensateur.

La carcasse supporte la nacelle, les moteurs et neuf surfaces planes, chacune de 16 mètres carrés de surface. Six propulseurs, placés par paires sur les côtés, seront mus par trois moteurs, chacun de 40 chevaux de puissance. Trente-six réservoirs contiendront une provision de 1080 litres d'essence de pétrole ; deux autres : 360 litres d'eau.

Les surfaces planes doivent déterminer la montée ou la descente, suivant leur inclinaison.

Le War Office paraît disposé à patronner l'invention du Dr Barton, mais à la condition que l'appareil, monté, accomplisse 13 milles à l'heure, et tienne l'atmosphère pendant 48 heures consécutives.

A cela, l'inventeur répond en affirmant être en mesure d'obtenir des résultats supérieurs. Il peut, dit-il, en remplissant la condition de durée, faire du quarante à l'heure, cinq passagers à bord.

L'aéronat mixte Barton étonne légèrement. Ses dimensions, ses moyens de propulsion sont inusités. Il est possible que ses qualités soient grandes, mais ne laissera-t-il à désirer au point de vue de la complexité de ses organes de transmission ? Les premiers essais doivent être effectués dans un mois, au parc Alexandra.

Le docteur ne partage heureusement pas l'avis de presque tous les inventeurs prétendant, à tort, l'inutilité des ascensions en ballons sphériques avant de piloter des ballons-automobiles. Barton, bien au contraire, a tenu à se familiariser avec l'atmosphère, et compte à son actif plusieurs voyages aériens dont le plus remarquable date du 9 août 1902. Accompagné par A. E. Gaudron et élevé de Beckenham, près de Londres, il traversait la Manche et atterrissait sur la côte française, à 12 kilomètres au nord de Calais.

Récemment, le 20 septembre dernier, comme il planait de nouveau dans les environs de Seetle, son ballon fut pris pour une peu banale cible par des individus encore inconnus, aussi bon tireurs que mauvais garçons. Une balle sifflait à côté de la nacelle, une autre passait au travers des mailles du filet. Le Dr Barton s'empressa de jeter du lest, et ne conserva de l'aventure qu'une passagère, mais bien compréhensible, émotion.

L'aéronaute anglais Stanley Spencer qui vient de faire une sortie au-dessus de Londres, avec l'aéronat Mellin.

L'AÉRONAT DE BRADSKY

Tout là-bas, au fond de Vaugirard, dans un hangar attenant aux ateliers aérostatiques de M. H. Lachambre, où l'infortuné Severo construisit le *Pax*, de mélancolique mémoire, un nouvel aéronat est en partance. Son inventeur, le baron de Bradsky-Labour, va courageusement prendre part, ces jours-ci, à la bataille ardente, admirablement internationale, livrée à la mer aérienne.

La liste commence à être longue des hommes qui, depuis Henri Giffard, ont entrepris la lutte ! Et, jusqu'à ce jour, si les triomphes furent rares, par contre ont été innombrables les déboires ! Pas à pas, nous suivons ces tentatives parfois heureuses, parfois vaines ; chaque année nous fait assister à un élan nouveau vers le fabuleux idéal ; l'effort s'exacerbe, se multiplie, tandis que sonnent des heures d'espérance — et aussi des glas... — Mais qu'importe ! les premières font rapidement oublier les seconds, et il semble, à la constatation d'un enthousiasme sans cesse renaissant, que l'espoir n'est certes pas futile, que le rêve sera enfin emprisonné !

M. de Bradsky, à son tour — il est de haute lignée puisque continuant l'œuvre d'aéronautes célèbres — a fait preuve d'une louable persévérance. Pour le navigateur aérien, ainsi que pour le marin, l'*æs triplex* est une indispensable qualité.

En effet, depuis plus d'un an que la construction de l'appareil est commencée, l'inventeur eut maille à partir avec une longue théorie d'ennuis de toutes sortes. La première partie mécanique, défectueuse, dut être entièrement changée. Puis, au moment du gonflement, il fallut augmenter, par un fuseau de soie supplémentaire, le volume du ballon proprement dit. En voici la raison : depuis longtemps l'enveloppe était prête ; afin de préserver de l'humidité l'étoffe vernissée, deux talcages successifs furent nécessaires. D'où un alourdissement fatal, au détriment de la force ascensionnelle.

Mais toutes les difficultés paraissent surmontées. L'aéronat, prêt au départ, élargit ses flancs sous la pression du gaz et cette opération du gonflement, opération éminemment délicate prouva, une fois de plus, combien la production de l'hydrogène est difficile au moyen des générateurs actuels.

Le générateur employé par M. de Bradsky a fait preuve d'une mauvaise volonté évidente et cependant, avec le même appareil, Severo avait obtenu un gaz excellent. Les générateurs ont trop souvent de décevants caprices.

Comment fabrique-t-on le gaz hydrogène ? Tout bonnement en décomposant l'eau par le zinc ou la ferraille et l'acide sulfurique, toutes choses banales, n'est-ce pas ?

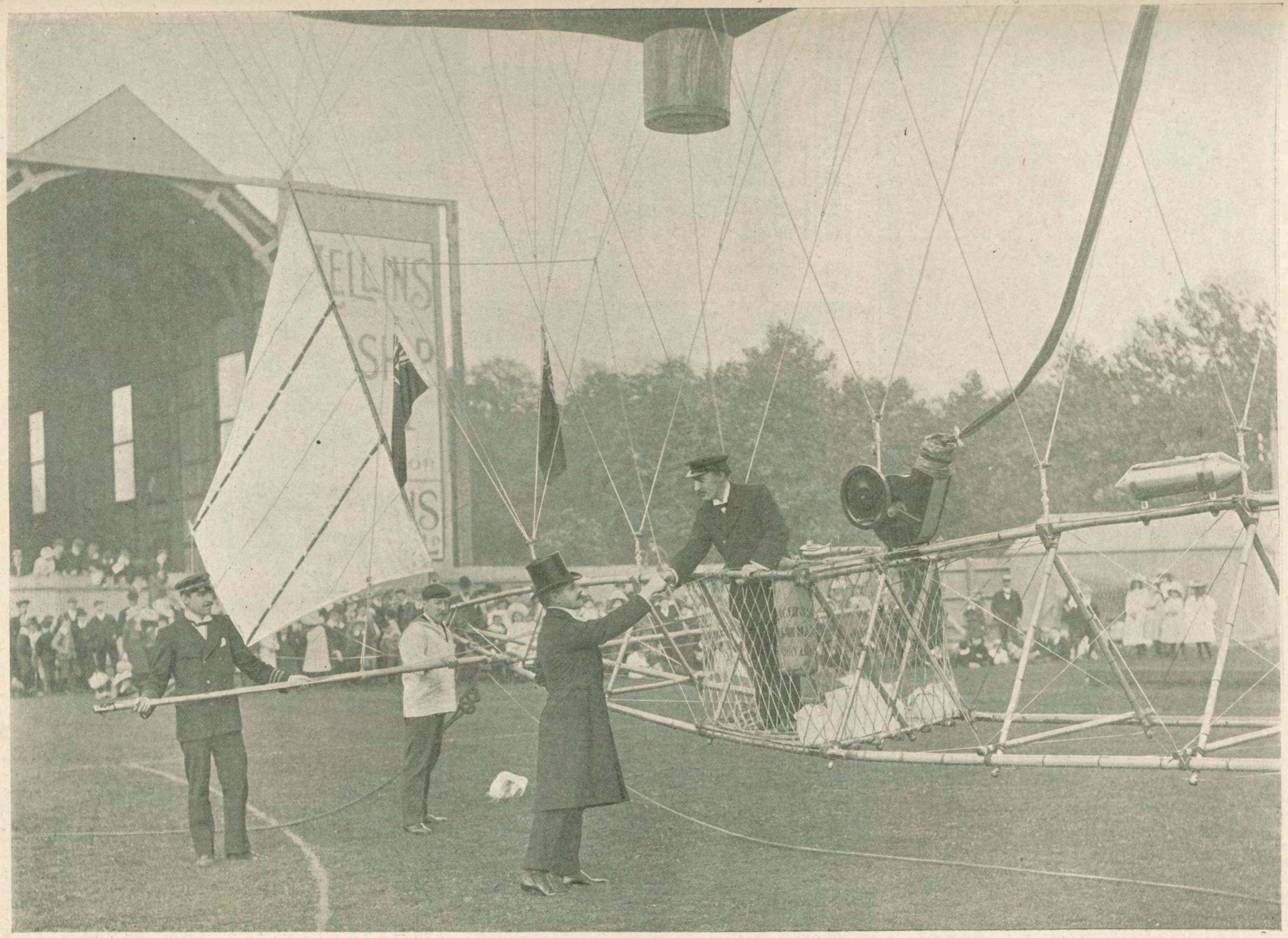
Or, bien des années ont passé — Cavendish découvrit ce fluide en 1766 — sans voir, et cela semble invraisemblable, l'invention d'un système pratique permettant de créer rapidement, en grande quantité, le plus léger des gaz connus, qui, en outre, revient à un prix très élevé, alors que l'aéronaute le fabrique lui-même — et tel est le cas.

Il est possible, à la rigueur, de se procurer le gaz tout préparé. A Montbard (Côte-d'Or) existe une usine fournissant de l'hydrogène comprimé en des cylindres. Mais sait-on le prix du mètre cube expédié par Montbard ? Trois francs vingt-cinq centimes tout simplement. Les commentaires sont inutiles.

Revenons à l'aéronat de Bradsky.

L'enveloppe, en soie du Japon, ne possède pas de ballonnet compensateur. Elle jauge 850 mètres cubes (longueur : 34 mètres ; diamètre : 6 mètres) et n'est cylindrique que sur 22 mètres, l'avant se

L'aéronat Mellin, planant au-dessus de Londres, à 200 mètres d'altitude



UNE EXPÉRIENCE DE BALLON DIRIGEABLE EN ANGLETERRE

M. Mellin, propriétaire de l'aéronat, adresse ses souhaits de bon voyage à M. Stanley Spencer au moment du départ. — M. Stanley Spencer a couvert 30 milles (48 kil.) au-dessus de Londres.

terminant par un cône de 8 mètres de hauteur, l'arrière par un cône de 4 mètres.

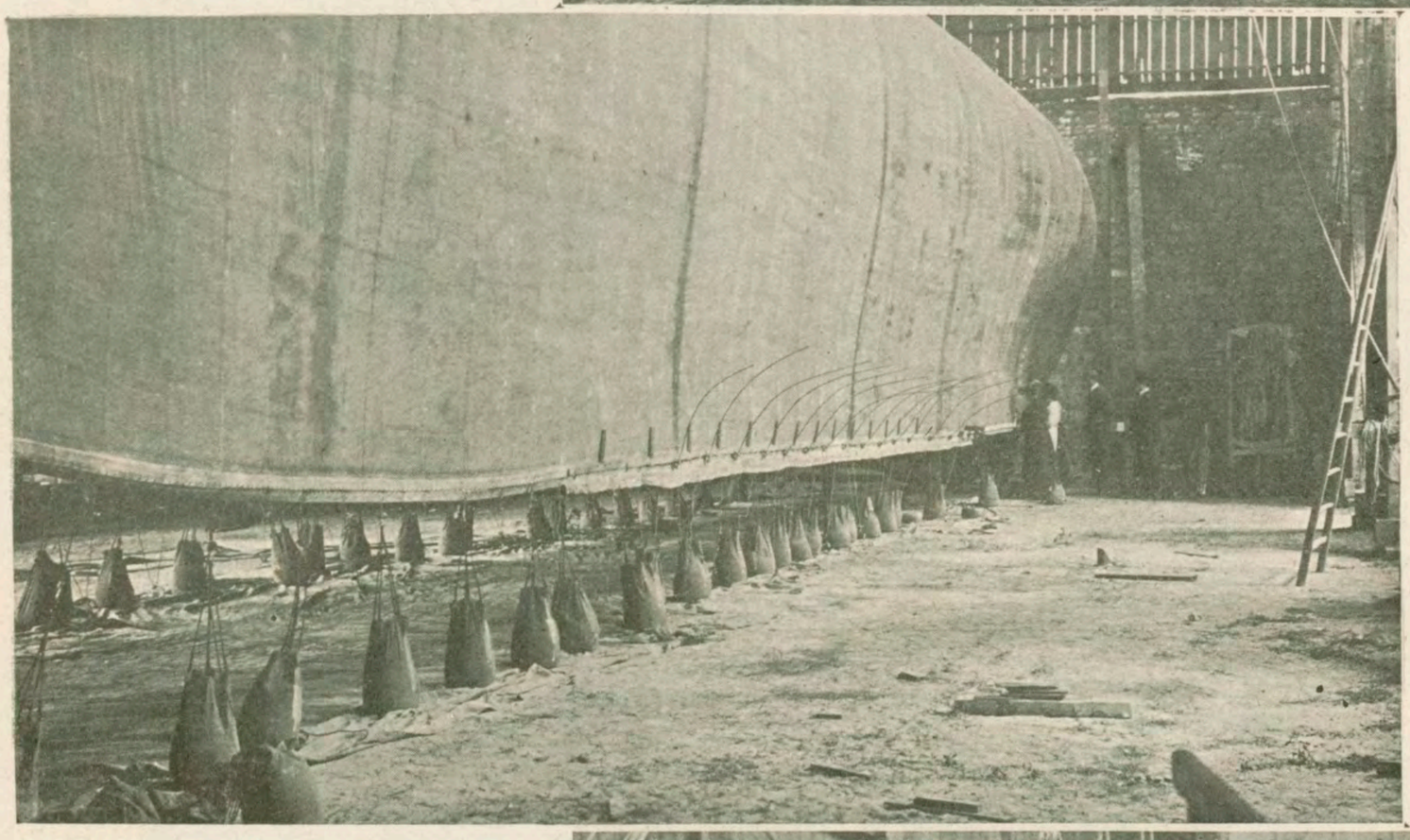
La poutre-armée, de 15 m. 50 de longueur, en tubes d'acier, supporte une nacelle mesurant 5 mètres et dans laquelle les aéronautes en se déplaçant peuvent faire varier le centre de gravité du système. Poids : 150 kilos, y compris les arbres de transmission.

L'hélice propulsive, placée à l'arrière et tournant à 350 tours, est actionnée par un moteur de 16 chevaux, à 4 cylindres (refroidissement par circulation d'eau). Diamètre de l'hélice : 4 mètres.

Le gouvernail, axe vertical, a 4 mètres carrés 1/2 de surface.

L'équilibre vertical doit être assuré par une seconde hélice fixée au-dessous de la nacelle, et faisant de 400 à 500 tours. Diamètre : 2m,50.

Un peu au-dessous de l'équateur, sont fixés des plans ayant une longueur de 12 mètres sur 1m,50 de largeur. Ces surfaces planes devront faire varier à



Pendant le gonflement de l'aéronat de M. de Bradsky. La partie supérieure seulement étant gonflée, l'aéronat forme tunnel On aperçoit au fond M. et Mme de Bradsky-Laboun

volonté l'équilibre, concurremment avec l'hélice à axe vertical.

L'équateur, constitué par un brancard en bois, pesant 60 kilos, supportera, à 3m,50 de l'enveloppe, au moyen de suspentes en fils de piano, la poutre-armée de fer forgé, peinte au blanc d'argent.

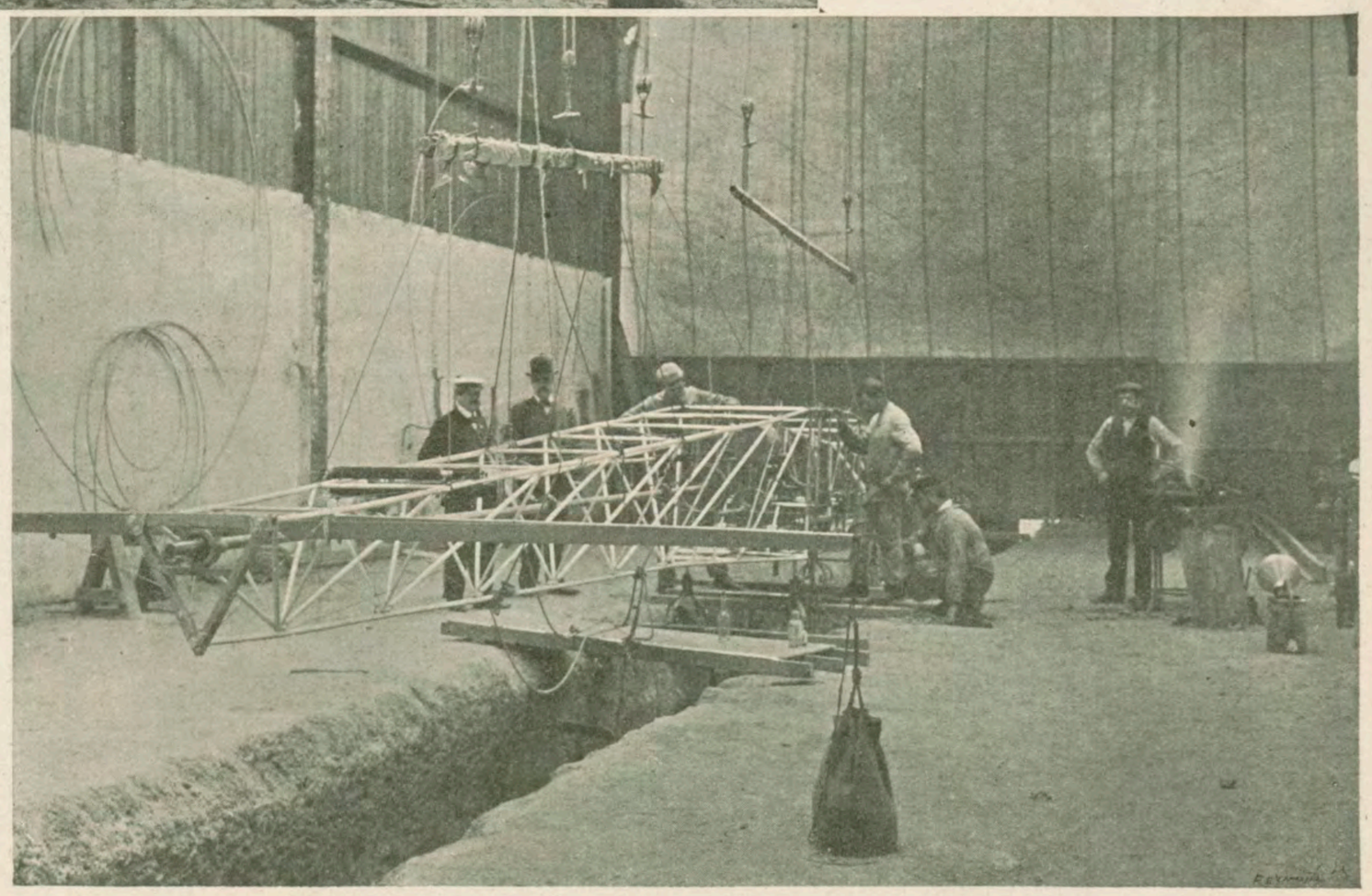
L'intention de M. de Bradsky est de se rendre, lors de la première expérience, au champ de manœuvres d'Issy-les-Moulineaux, où il pourra évoluer avec la plus grande facilité au-dessus d'un terrain parfaitement découvert. Il sera accompagné par M. Paul Morin.

L'inventeur, marié à une charmante et toute jeune femme, ardemment désireuse de suivre bientôt son mari dans la nacelle de l'aéronat, est né à Zwickau (Saxe), le 4 mai 1866. Il est donc âgé de trente-six ans. Depuis son arrivée à Paris — il y a un an et demi — il n'a cessé de travailler à la construction de son appareil. « Ceux qui se contentent de faire des projets et de les esquisser sur le papier, a dit Gaston Tissandier, ne se doutent assurément pas des efforts à réaliser pour les mettre à exécution dans le domaine expérimental. »

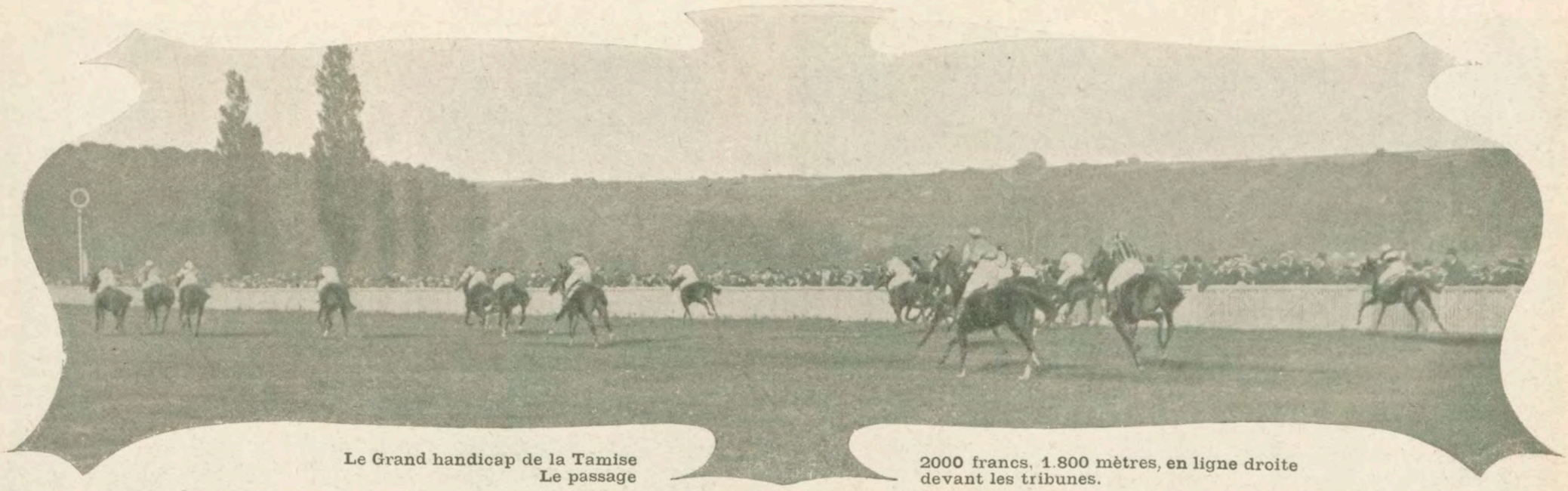
Voici donc les « dirigeables » tout frémissants d'un jeune enthousiasme qu'exhaleront leurs moteurs lorsque sera entonnée, bientôt, la bonne et retentissante chanson de route. Il en est d'autres encore errant par les cerveaux de centaines d'inventeurs, et peut-être parmi ces rêves, a germé la forte pensée, l'Idée qui malheureusement jamais ne fleurira ; car ceux-ci ressemblent à Panurge lequel, d'après Maître Alcofribas, abstracteur de quintessence, « était subject de nature à une maladie qu'on appelait en ce temps-là : Faulte d'argent c'est douleur sans pareille ». Or, la maladie de Panurge est si terriblement difficile à guérir qu'elle sévit encore. Elle n'a même pas changé de nom.

FRANÇOIS PEYREY.

La pose des brancards à l'équateur de l'enveloppe d'où partent les suspentes en fil de piano.



La poutre armée en fer forgé et le moteur de l'aéronat.



Le Grand handicap de la Tamise
Le passage

2000 francs, 1.800 mètres, en ligne droite devant les tribunes.

LES COURSES

La Semaine Internationale de Maisons-Laffitte

Chaque année, au moment où le « plat » bat son plein, la Société Sportive d'Encouragement nous donne à Maisons-Laffitte une « semaine internationale ». Ces trois journées, dont le programme comporte entre autres épreuves deux importants handicaps, et le Biennal de Maisons, dotés de belles allocations, précédant la grande épreuve internationale d'automne au Bois de Boulogne; le Prix du Conseil municipal, et les réunions automnales de Chantilly, ont obtenu un succès très mérité. Heureusement pour la Société Sportive d'Encouragement, dont nous nous plaisons à constater les efforts, le temps s'est maintenu au beau ; aussi le succès a-t-il été autant sportif que mondain.

Sorella, par Son O'Mine et Sevem ; propriétaire, le C^te^ Vassart d'Hozier ; entraîneur, A. Carter ; jockey, Hardy ; gagnant du Handicap de la Tamise, devant Mange-Menu et Euro.

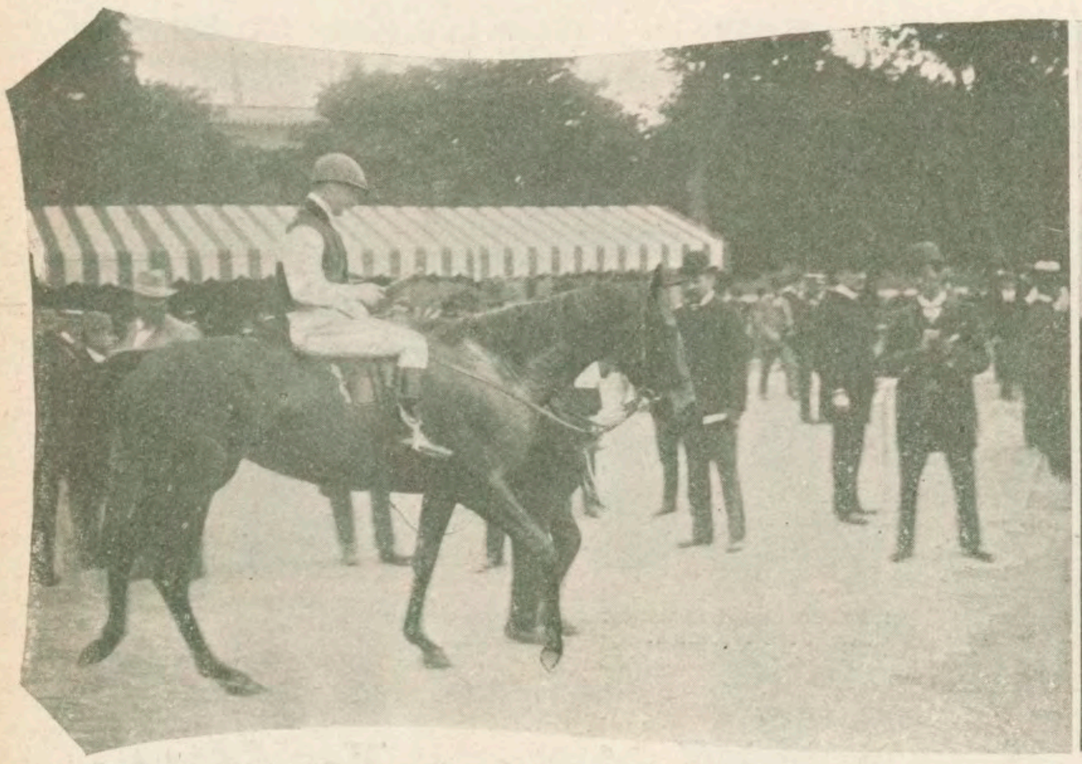
Le Blizon, par Xaintrailles et Sunny Queen, à M. Bottomley ; jockey : Hare ; entraîné en Angleterre, gagnant du Prix de la Manche 10.000 fr. 1.000 m. en ligne droite.

Les trois journées de Maisons ont été vraiment internationales; en effet, des chevaux, et non des moindres dans leur pays, sont venus de Belgique, d'Angleterre et d'Italie. Il nous a manqué quelques représentants d'écuries allemandes ; mais n'est-on pas bien sûr que parmi les... associés de certaines écuries, il n'y ait pas de sportsmen d'Outre Rhin. A vrai dire, les écuries étrangères n'ont pas eu grand succès : les Anglais ont enlevé deux épreuves, l'une le premier jour avec Le Blizon, un Xaintrailles à M. H. Bottomley, lequel avait déjà, en 1901, été vainqueur de ce même Prix de la Manche ; du reste, Le Blizon s'il a fait toute sa carrière en Angleterre, est né en France. L'an dernier dans ce Prix de la Manche — qui est pour les chevaux de trois ans et au-dessus, l'épreuve la plus richement dotée — il avait eu comme principal adversaire Fantassin ; le cheval de M. Edmond Blanc s'est encore mesuré cette année avec son ancien concurrent, et n'a pu le vaincre encore cette fois. Il faut dire que Fantassin, sans avoir beaucoup couru cette année, a eu un travail très dur à fournir, c'est lui qui a servi de « maître d'école » aux deux ans de M. Edmond Blanc et principalement à Vinicius — le deux ans, ceci en passant, a toujours battu son leader dans ses essais.

Un autre représentant de l'élevage anglais, Keld par Ayrshire, a remporté assez facilement un prix à réclamer, battant Epingle d'Or et Nuit Etoilée ; mais il n'a pu trouver d'acquéreur en France. Quant aux chevaux italiens, ils se sont — l'un d'eux, du moins — très bien comportés, Euro à M. Ragusa es ainsi troisième derrière Mange-Menu et Sorella dans le Handicap de la Tamise. Cette épreuve a donné lieu du reste, à une très belle course, de même que le Handicap de la Seine, qui était l'épreuve principale de la deuxième journée du meeting international. Fait curieux à constater, dans ces deux handicaps, l'écurie Delamarre, si malheureuse en cette saison, a continué sa guigne ; avec Mange-Menu dans le Handicap de la Tamise, avec Facette dans le Handicap de la Seine, elle n'a pu prendre que des places de second, mais places très honorables car Facette n'a été battue que d'une tête par Nivolet, et Mange Menu d'une encolure par Sorella. Le célèbre entraîneur de Vermout et de Boïard n'a vraiment pas de chance, qu'il s'agisse du Prix de Bellevue, de l'Omnium, du Prix de Saint-Cloud, du Handicap de la Tamise ou du Handicap de la Seine, ses chevaux sont tous à l'arrivée, très près du vainqueur, mais ne parviennent pas à décrocher la victoire.

Dans le Handicap de la Tamise, sans un écart marqué par Euro cent cinquante mètres avant l'arrivée, aurait été sans doute sinon premier, du moins plus près du vainqueur.

Un des concurrents étrangers venus pour la Semaine Internationale. *Euro*, par Mélanion et Entrevue, à M. Ragusa, 3^e^ du Handicap de la Tamise, derrière Mange-Menu et devant Nivolet.

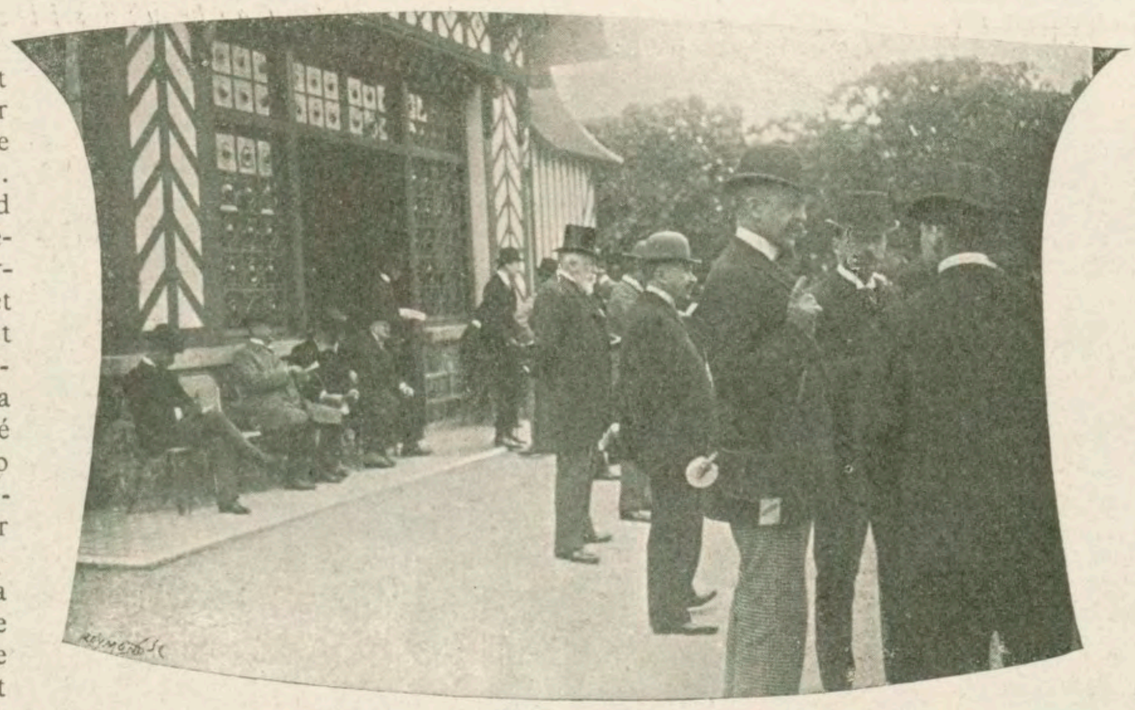


La rentrée du vainqueur du Prix du Volga (10.000 fr., 2.000 m. en ligne droite). — *Radiola*, 3 a., par Guise et Rosita, à M. Wadsworth-Rogers; entraîneur, E. Johnson; jockey, J. Reiff.

Radiola qui venait de gagner sur le même hippodrome le Prix Ermak, a battu de 3/4 de longueur Nabot au comte de Bresson et Liliom à M. de Montbel

Le vainqueur du handicap de la Seine (2.000 fr., 3 000 m.). — *Nivolet*, 3 a., par Merlin et Nep; propriétaire, M. J. de Brémond; entraîneur, R. Count; jockey, Thompson.

Nivolet, dont le père, Merlin, a remporte de belles victoires à Maisons-Laffitte, a battu d'une encolure Farette à M. Delamarre et Haligon au vicomte d'Harcourt.



M. Adam
président de la Société sportive d'encouragement.

L'enceinte des propriétaires à Maisons-Laffitte.

J'allais oublier le représentant belge, Breloque, un hongre par Faversdale qui a disputé une épreuve à réclamer et n'a rien fait de bon.

Il faut croire que M. de Brémond et son entraîneur R. Count possèdent un filtre spécial pour transformer les chevaux; tant que Nivolet porta les couleurs de M. de Gheest ou de M. de Nicolay, le fils de Merlin ne fit rien de bon; portant la casaque cerise et blanche, il a enlevé avec aisance et courage le Handicap de la Tamise; son père, du reste, s'était toujours bien comporté sur l'hippodrome de Maisons.

Une intéressante épreuve de la deuxième journée du meeting fut le Prix du Volga; ce parcours de 2 000 mètres en ligne droite, dont l'hippodrome de Maisons-Laffitte a le monopole, concourt à rehausser l'intérêt d'une épreuve en la généralisant. L'allure est très rapide, le chronomètre a accusé 1 m. 58 s., mais bien que la piste de Maisons soit très vite, je me méfie un peu des chronométreurs. Radiola, confirmant son succès sur le même hippodrome, a battu deux spécialistes de cette distance, Nabot et Liliom. Remarquons que les trois premiers de cette course, Radiola Nabot et Liliom, sont entraînés par la même méthode, à l'américaine, au chronomètre par conséquent.

La dernière journée du meeting international n'a pas été une des moins intéressantes; dans plusieurs épreuves et principalement dans la plus importante le 11e Biennal, les deux ans se trouvant en présence de leurs aînés. Les quatre deux ans, sans appartenir à l'élite de la génération nouvelle avaient cependant d'honorables performances. Perm gagnante de l'Omnium de Maisons-Laffitte, s'est classée troisième, derrière sa compagne d'écurie Dorine et derrière Le Souvenir, qui en enlevant facilement cette épreuve, s'est réhabilité de sa défaite récente par Le Blizon, Fantassin et Datura.

Le Prix Vermeille et le Prix du Prince d'Orange au Bois de Boulogne. — Cette journée de Longchamp précédant de huit jours le Prix du Conseil Municipal a tenu ce qu'elle promettait au point de vue sportif; le sport a été de tout premier ordre bien que les favoris aient subi des échecs cruels. Le retrait de Kizil Kourgan dans le prix Vermeille, donnait une première chance à Jolly Girl la vaillante et courageuse pouliche de M. de Brémond, a été battue non seulement par Ophelia, mais encore par Basse-Terre, la compagne d'écurie de Kizil Kourgan.

On ne voulait voir dans le Prix du Prince d'Orange que Retz et Maximum qui se rencontraient sur la distance du Prix du Jockey-Club, 2400 mètres. L'épreuve a été très intéressante; mais ni Retz ni surtout Maximum n'ont justifié la confiance de leurs partisans. Nous allons revoir tous ces concurrents dimanche. La Carmago portera quatre livres de moins, mais Retz aura encore gagné en huit jours, car il n'était pas, pour le Prix du Prince d'Orange, au mieux de sa forme; Maximum se réhabilitera peut-être, et enfin nous aurons les cracks de l'écurie St-Alary. Ce sera certes une belle lutte, et le plus bel événement sportif de l'année.

FRANC-PICARD.

La rentrée du vainqueur du Prix Vermeille (40.000 fr., 2.400 m.). — *Ophélia*, par Le Pompon et Oroga; propriétaire, M. le duc de Grammont; entraîneur, W. Flatman; jockey, G. Stern.

Le vainqueur du Prix du prince d'Orange (20.000 fr., 2.400 m.). — *La Camargo*, 4 a., 57 k. par Childevick et Belle et Bonne; propriétaire, M. Abeille; entraîneur, A. Lavis; jockey, Milton Henry.

A GAILLON

La Vapeur et la Côte

La côte, la côte ! Voyez la côte ! N'oubliez pas l'accent circonflexe, MM. les typos. Le temps n'est plus favorable aux bookmakers, et d'ailleurs, il n'en existe jamais dans les courses d'automobiles. C'est bien de côte *qu'il s'agit. Depuis quelques semaines, nous avons chaque dimanche une course de côte. Nous avons eu Laffrey, le Mont-Cenis, le Semmering, le Ventoux. Voici maintenant Gaillon qu'organise le* Vélo *pendant que son confrère l'*Auto-Vélo, *préparait un meeting à double détente, Château-Thierry et Sainte-Barbe, aimable concurrence dont personne ne se plaindra.*

Nous n'aurons certainement pas manqué d'épreuves automobiles cette année.

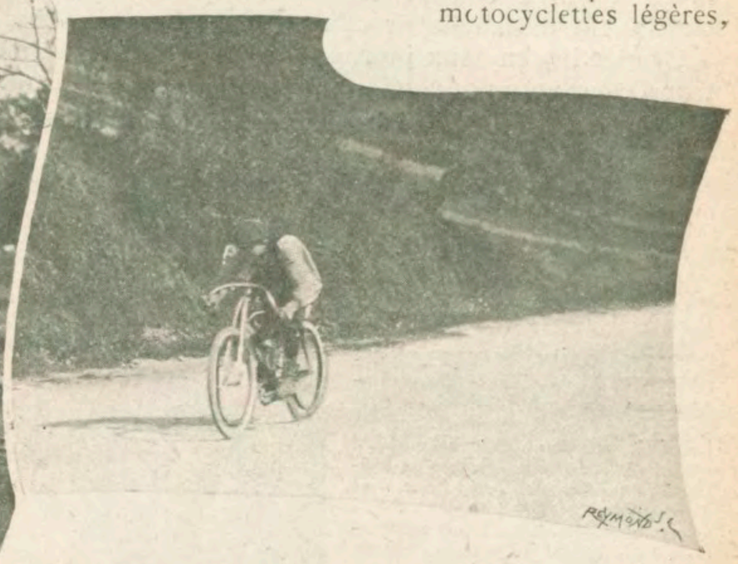
Les vacances sont, d'ordinaire, la période du repos et cette année la période du repos a certainement été celle du plus grand travail. Une épreuve n'a pas attendu l'autre et tous les dimanches nous avons vu les concurrents filer d'un bout à l'autre de la France : courses à Salon, au Ventoux, à Deauville, à Gaillon, dans l'Hérault, en Belgique, bref un peu partout, même au Bois de Boulogne devant S. M. le Schah de Perse.

Dimanche dernier, c'était à Gaillon, sur la butte classique de Sainte-Barbe, que se disputait la première des trois courses de côte d'automne dont l'une, celle-là même, est organisée, on le sait, par le *Vélo* et les deux autres par l'*Auto-Vélo*.

Le Blond gagnant, de la course de côte de Gaillon, le kilomètre en 40 s 2/5 (record) sur sa voiture *Serpollet*, munie de pneumatiques *Michelin*.

Mme Jolivet, sur sa motocyclette *Pécourt*.

Le contrôle de départ.



Breuil, deuxième de la catégorie motocyclettes, en 1 m. 45 s. 3/5, sur sa motocyclette *Breuil*, munie de pneumatiques *Dunlop*.

Cette première n'a pas obtenu tout le succès désirable et les organisateurs eux-mêmes l'ont constaté, ce qui me permet de le faire à mon tour sur le terrain neutre de ce journal.

Il y a eu vingt partants et sur lesquels onze motocyclistes

Les honneurs de la journée ont été, d'ailleurs, uniquement pour Serpollet qui a remporté les trois premières places. Ce n'est toutefois pas à Serpollet lui-même, qu'est revenue la victoire. C'est à l'un de ses conducteurs, Le Blond, qui a fait la course en compagnie de sa charmante jeune femme, avec laquelle il avait déjà couru au Semmering.

Ils ont monté la côte en 40 s. 4/5, ce qui est bien près de 90 à l'heure.

Serpollet n'est resté lui-même qu'à 3/5 de seconde de son *alter ego* et Le Blond, décidément en veine ce jour-là, a gagné également la catégorie voitures légères en 42 secondes.

Ce fut donc la journée de la vapeur, ce qui est en somme assez logique.

La première course de côte organisée, la troisième étape de Marseille-Nice-Monte-Carlo était déjà revenue à la vapeur.

Cette production de puissance élastique et croissante qu'est la *pression* est, en effet, l'adaptation parfaite de la voiture à vapeur aux besoins croissants de force qu'est la côte, et il est à remarquer que l'écart est bien moins grand entre la vitesse obtenue en palier et en côte par les véhicules à vapeur, qu'elle ne l'est pour les véhicules à pétrole.

C'est là, sans nul doute, un des agréments les plus vifs de ce mode de traction et l'un de ceux qui m'ont personnellement toujours séduit.

Derrière les Serpollet, c'est Baras qui sur Darracq a fait le meilleur temps des véhicules à pétrole, confirmant la place de la marque. A noter également le double triomphe de Bruneau, de Tours, décidément imbattable dans la catégorie motocyclettes et les records établis par Demestrer et Lamberjack les deux débutants qui sont des vieux routiers. Il faut ajouter que tous deux font usage des accumulateurs de Dary avec lesquels les ratés sont inconnus. Derrière eux, et très près, Breuil a pris la seconde place dans les motocyclettes légères,

Lamberjack, deuxième de la catégorie motocyclettes, en 1 m. 7 s. 3/5, sur sa motocyclette munie d'accumulateurs secs *Dary*.

M. Abbott, qui a gravi la côte en 1 m. 31 s. 2/5, sur sa voiturette à vapeur *Locomobile*.

tandis que la toujours brave Mme Jolivet qui n'en manque décidément pas une se classait fort honorablement sur sa Pécourt. Cet amusant engin qu'est la motocyclette semble d'ailleurs fort goûté par le sexe faible. Tous les jours on peut rencontrer dans les allées du Bois de Boulogne quelques fort jolies femmes qui ont définitivement adopté ce mode de locomotion moins encombrant que la voiture et moins fatiguant que la motocyclette.

Signalons enfin la Locomobile, toujours présente dans les concours et qui tient à prouver que, quoique voiture de touriste, elle peut faire tout ce que font les monstres de course, plus lentement, mais aussi surement.

Baras, premier des véhicules à pétrole, en 46 s. 3/5 (record) sur sa voiture *Darracq*, munie de pneumatiques *Michelin*.

En somme, cette première course de Gaillon aura servi de lever de rideau au meeting qui a commencé dimanche dernier à Château-Thierry et qui se continuera dimanche prochain à Gaillon.

Ce meeting en deux journées est une idée à la genèse de laquelle j'ai pris trop de part pour pouvoir la qualifier de géniale. Mais on doit reconnaître qu'elle augmente de beaucoup l'intérêt de l'épreuve. Les deux côtés sont essentiellement différents et présentent des motifs très divers, par suite, des difficultés diverses. Tandis que l'une — celle de Gaillon — commence par une partie très dure, pour se terminer par une pente bien plus faible, l'autre — celle de Château-Thierry — voit son pourcentage aller pour ainsi dire en croissant et se termine par un véritable raidillon de 10 o/o. Les véhicules qui auront gagné dans les deux rencontres auront donc bien fait leurs preuves, et la seconde pourra servir d'appel à ceux auxquels les hasards d'un départ ou d'un allumage capricieux n'auront pas permis de prendre le rang auquel ils se croyaient le droit de prétendre.

Nos lecteurs trouveront, du reste, dans notre prochain numéro un compte rendu très détaillé de cette journée, tant au point de vue du pittoresque qu'au point de vue technique, car les deux seront intéressantes.

(Clichés J. Beau.) GEORGE PRADE.

BLOC-NOTES

CYCLISME

DEUX NOUVEAUX PROFESSIONNELS. — Deux noms viennent de s'ajouter à la liste — trop longue si l'on ne considère que la quantité, mais combien courte hélas! si l'on s'attache à la valeur des coureurs professionnels. Tous deux sont d'anciens amateurs, et tous deux champions du monde. L'un, Piard est français. Désespérant de trouver dans les rangs amateurs un adversaire contre lequel il pût lutter, il vient de franchir le Rubicon qui sert de frontière au professionnalisme Pour ses essais, il s'est heurté aux deux hommes qui se disputent cette année la première place, Ellegaard et Meyers. Il a été battu, mais après des courses plus qu'honorables et qui permettent de voir en lui un *comingman*, un vrai, cette fois.

PIARD.

SIEVERS.

L'autre, Sievers, est allemand. Il fut champion du monde des 100 kilomètres en 1901. Sa première apparition comme professionnel a été samedi à Buffalo. L'absence d'entraîneur n'a pas permis de juger sa véritable valeur.

BILLARD

LA ROUGE ET LE COIN.

Je signalais il y a quelques jours l'abus que l'on faisait de la partie par la rouge dans les Académies de billard.

Cette partie remplace avantageusement, il est vrai, un jeu hybride et mal défini, tenant du jeu de la poule beaucoup plus que du carembolage, qui a été en grand honneur il y a quelques années : la partie du coin. On ne jouait qu'avec deux billes : une blanche et une rouge. On mettait la rouge collée dans un coin et l'on jouait avec la blanche la bricole sur les bandes de l'autre extrémité du billard, de manière à détacher la rouge de son coin et à l'envoyer dans le coin opposé. Naturellement, avait gagné celui qui obtenait le plus rapidement ce résultat.

Cette partie avait le double avantage d'être très vite terminée — un bon joueur de coin atteignait le but en trois ou quatre reprises, quelquefois même en une seule — et de niveler à peu près complètement les forces des divers professeurs. Un exécutant de cinquième ordre, ayant le coup d'œil juste et l'habitude de cette partie, arrivait rapidement à pouvoir lutter à égalité avec les grands maîtres.

Maintenant on a supprimé cette partie dans les Académies et... on l'a remplacée par la rouge. On n'a pas gagné beaucoup au change, car dans la partie par la rouge, on rencontre à tout bout de champ des coups théoriquement et pratiquement impossibles, quel que soit le roulement du tapis Simonis toujours placé sur les matches Brunswick, et certes une partie dans laquelle se présentent de véritables impossibilités est une partie irrationnelle et absurde.

Le billard, me semble-t-il, possède une diversité suffisante d'intéressantes combinaisons : partie libre, bande, trois bandes, cadre, pour que, sans risquer la monotonie, on n'ait nul besoin de chercher des nouveautés incohérentes.

COUNT REDDEER.

LE BULLETIN DE MICHELIN

UN RÈGLEMENT S. V. P.!

La cloche aux tramways. — La trompe aux automobiles. Le grelot ou le petit timbre aux vélocipèdes.

Tous les chauffeurs savent comme nous combien à tort et à travers on a réglementé tout ce qui a trait aux choses de l'automobile.

Avec la savante prudence qui caractérise l'*Administration française*, on a prévu à peu près tout ce qui n'avait pas besoin de l'être, et par contre, on a laissé soigneusement de côté les points qu'il aurait pu être particulièrement intéressant de déterminer et de préciser.

Les règlements se sont suivis sans combler les lacunes que l'expérience avait pu révéler ; en voici un exemple typique :

Le décret du 19 mars 1899 mentionne à l'article 15 que « l'approche du véhicule devra être signalée en cas de besoin au moyen d'une trompe ».

Ce n'était pas, à proprement parler, une grosse trouvaille, la plupart des vélocipédistes faisant déjà usage de ce procédé, depuis près de vingt ans, pour signaler leur approche aux piétons. Aussi, les chauffeurs soucieux de se conformer au règlement, et tenant, en outre, à ce que leur arrivée, nécessairement plus rapide, fût bien distinguée, par les intéressés, de celle des simples cyclistes, s'empressèrent-ils de munir leurs engins de trompes de dimensions telles, que les sons émis ne pussent être confondus avec ceux des instruments en usage chez les vélocipédistes.

Mais il arriva que ces derniers — moins discrets assurément — découvrirent, d'ailleurs sans beaucoup de peine, que si le prix d'une automobile n'est pas à la portée de toutes les bourses, il n'en est pas de même de celui d'une trompe de grande dimension. Ils en conclurent dès lors qu'on pouvait, à assez bon compte, donner aux paisibles piétons la désagréable illusion d'être menacés par l'arrivée inopinée d'une automobile, en se dirigeant sans aucun bruit sur eux et en faisant retentir soudain à leurs oreilles les appels (?) ultra-sonores d'une trompe aux dimensions exagérées. Qui n'a pas vu, dans les voies fréquentées, de nombreux passants — surtout des femmes et des enfants — comme terrorisés par l'imminence d'un danger, se bousculer et se précipiter sur les trottoirs ou les refuges avec des mines effarées, au seul bruit causé par les appels réitérés d'une trompe savamment maniée par quelque vague gamin ? Qui n'a pas vu à ce même tapage, sur nos grandes routes, des cochers prudents ralentir leur allure, ou même descendre précipitamment de leur siège et se mettre à la tête de leurs chevaux ?

Ne pouvant gifler le mauvais plaisant, qui détalait prestement, non sans gratifier au passage ses victimes d'un geste ou d'un regard ironique, piétons et conducteurs ont adopté le parti — n'était-ce pas le plus sage ? — *de ne plus se déranger à l'appel d'une trompe*, sauf le cas où, le bruit très caractéristique du moteur aidant, ils avaient acquis la certitude qu'il s'agissait bien d'une automobile. Il en est résulté que les moteurs les moins bruyants ont actuellement le moins chance de se faire place, et qu'en marchant au débrayage et avec une voiture parfaitement silencieuse, on n'arrive pas, malgre les nombreux appels de trompe, *à faire se détourner* les piétons et voitures, et qu'on est obligé constamment de ralentir, voire même de s'arrêter complètement pour éviter des accidents.

Telle est la situation à l'heure actuelle ; nous venons d'en être tout particulièrement frappé, dans un voyage de plusieurs milliers de kilomètres que nous venons de faire sur une douze-chevaux Serpollet, et partout, sur toutes les routes où nous avons passé, nous avons constaté que ce mal existe. N'entendant aucun bruit de moteur (aux allures lentes, ces voitures sont absolument silencieuses), piétons et conducteurs ne se détournent plus, quelques appels de trompe que l'on fasse entendre : la trompe est devenue insuffisante, on ne croit plus *au coup de l'automobile*, c'est usé, ça ne prend plus.

Il existe trois catégories bien distinctes de véhicules rapides et dangereux pour les piétons :

1° Les petits chemins de fer ou les tramways marchant sur rails et suivant une voix fixe ;

2° Les automobiles ;

3° Les vélocipèdes tenant peu de place et pouvant changer facilement de direction.

Il serait donc bien simple d'adopter un type d'appareil avertisseur pour chacune de ces catégories si différentes, de façon à ce qu'on sache de suite de quel genre de véhicule on doit se garer.

Admettons par exemple un piéton se trouvant sur une chaussée à peu près à deux mètres du trottoir de gauche, ayant à sa droite des rails de tramway. Dans les conditions actuelles du règlement, s'il entendait tout à coup derrière lui un appareil avertisseur, il ne saurait pas quel est le véhicule qui le menace et hésiterait sur ce qu'il doit faire, hésitation qui peut lui être fatale ; tandis qu'au contraire, si pour chaque catégorie il était attribué un appareil spécial, notre piéton saurait immédiatement, sans avoir besoin de voir, de quelle manière il doit se garer.

Si c'est un tramway ou un vélo qui arrive, il n'a pas besoin de bouger puisqu'il sait : d'abord par les rails qu'il n'a rien à craindre du tramway, d'un autre côté que le vélo ayant besoin de peu de place et pouvant changer facilement de direction a tout le terrain nécessaire pour son passage. Par conséquent, il n'aura à se garer que dans un seul cas : si c'est une automobile.

Lorsqu'on a imposé la trompe aux chauffeurs, il eût donc fallu pour être logique, — *mais l'Administration peut-elle l'être sans cesser d'être l'Administration ?* — leur en assurer le monopole. De la sorte, les intéressés eussent toujours associé le son de la trompe avec l'arrivée d'une automobile et auraient agi en conséquence.

Ayant attribué d'une façon absolue la trompe à l'automobile, on aurait de même concédé **la cloche à la traction sur rails** sans distinguer les tramways des petits chemins de fer, on aurait accordé **le grelot ou le petit timbre aux vélocipédistes.**

De la sorte aucune confusion possible, à la condition, bien entendu, que l'autorité compétente tienne la main à l'application du règlement.

On dit souvent en France que chose différée n'est point perdue et qu'il n'est jamais trop tard pour bien faire.

Provoquons donc le règlement qui mettra fin à l'état de choses dont nous souffrons.

Que toutes les influences se canalisent, que tous les intéressés le réclament, que toutes les bonnes volontés se joignent à nous, et bientôt ce sera chose faite.

Une fois de plus Michelin aura — sans jeu de mot — attaché le grelot.

A tous ceux qui s'intéressent à l'automobolisme de rendre son idée féconde et de lui faire porter ses fruits. MICHELIN ET Cie.

36 pages

Un Succès extraordinaire

25 centimes

C'est celui de cette nouvelle revue d'actualité : les *NOUVELLES ILLUSTRÉES* qui est aujourd'hui dans toutes les mains.

Faire paraître, chaque semaine, un journal illustré de 36 pages, avec couverture en couleur, et l'offrir pour 25 centimes, c'est là un tour de force qui eût ruiné, il y a dix ans, l'éditeur assez audacieux pour l'entreprendre, et qui est devenu possible aujourd'hui grâce à l'augmentation énorme du nombre des lecteurs.

Les *NOUVELLES ILLUSTRÉES* ont réalisé, dans la presse illustrée, le même progrès que le *Matin* et le *Journal* dans la presse quotidienne : elles ont mis à la portée de tous des lectures accessibles seulement aux privilégiés.

Depuis quelques années, il s'est fondé plusieurs revues illustrées dont le succès fut considérable et mérité, car elles étaient, pour un prix modique, de véritables publications de luxe aussi bien rédigées et bien illustrées que les ouvrages de librairie de grand prix. Mais ces revues imprimées par des procédés très lents, ne peuvent traiter que de sujets préparés longtemps à l'avance : l'actualité leur est interdite.

Actualité brûlante

Les *NOUVELLES ILLUSTRÉES* ont entrepris de faire mieux encore : de publier des gravures aussi soignées que celles des meilleurs *magazines*, mais de les faire paraître avec autant de rapidité que les journaux quotidiens, de prendre pour sujets le fait d'hier, l'événement d'aujourd'hui, servi tout chaud pour ainsi dire, et représenté en images saisissantes de vérité, car, est-il besoin de le dire, c'est la photographie qui s'en charge.

Les *NOUVELLES ILLUSTRÉES* ont des photographes partout : elles consacrent chaque semaine des profusions d'instantanés à toutes les actualités, ce qui ne les empêche pas de réserver une place importante à la littérature, à la musique et au théâtre.

Et tout cela ne coûte que 25 cent. le numéro de 36 pages, 12 francs par an, 3 fr. 25 par trimestre.

Il n'est pas étonnant que les *NOUVELLES ILLUSTRÉES* aient obtenu, du premier coup, un succès extraordinaire.

Papier glacé

Couverture en couleur

Bureaux : *42, rue de la Victoire, 42, PARIS*

es Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

ne se passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

ASSURANCES SPORTIVES

Les Assurances Spéciales, 20, *Rue Taitbout, Paris.* Téléphone : 283-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien te, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la con- ractent pleine et entière garantie, doit être faite ec beaucoup de soins, et demande le concours de écialistes rompus à la confection des contrats ui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de che- ux et voitures, ou d'assurances individuelles, la olice souscrite ne vaut que par les clauses y ins- ites, clauses qui varient à l'infini suivant les cas.

Les **Assurances Spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris, se chargent de toutes les assurances en néral, et tout particulièrement des assurances ortives pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assu- s et ne pas payer des primes exagérées feront onc, bien de s'adresser aux **Assurances Spé- ales**, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront utes satisfactions.

Sur demande, les **Assurances Spéciales** en- oient donner verbalement toutes les explications iles.

Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

ransformation de motocycles à pétrole en Voiturettes 2 places côte à côte. Débrayage 2 tesses. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Télé- hone 923. 05. (6245)

pécialité de location d'**Automobiles**. Garage Dupré **Bob-Walter**, 83 av. Grande-Armée. Té- éph. 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de répa- ations. Plantard, contre-maître.

aris-chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre de suite les nouveaux modèles *Gladiator, Re- ault, de Dion*, etc. Grand choix de voitures d'oc- asion des premières marques telles que *Panhard- evassor, Renault, de Dion, Mors*. Toutes voitures l'essai et garanties. (6310)

vendre quadricycle Hauzer, moteur Aster 3 che- vaux, marche parfaite, 5e roue, accessoires 00 francs. Mercier-Barjac. (Gard). (6396)

e meilleur moyen d'utiliser un tricycle. — Transformez vous-même vos motocycles en légantes voiturettes à deux places côte à côte odèle genre Darracq. Châssis en bois armé d'une olidité à toute épreuve, le châssis complet prêt poser sur l'arrière-train et ressorts avant d'un uadri comprenant un très joli capot, caissons, oussin à ressorts, direction à volant incliné, evier pour changement de vitesse, levier pour rein au pied, peinture au goût du client, prix et 500 francs ; photo 0 fr. 50. Le même avec ressorts vant et essieux-moyeux à axe tournant, pour tri- ycle, 600 francs ; le montage peut être fait par un errurier.

Vente et achat de moteurs et motocycles d'occa- ion en bon état. Artiguelongue, Dax (Landes). (7003)

CHIENS

Chiots colleys à vendre, race pure, parents primés. D'Hyver de Hasdèses, Cuq-Toulza (Tarn). (6399)

DIVERS

Jeune homme famille demande entrer chez propriétaire p. s'initier à tout concernant la race hevaline. Pas rétribution. E. M. C. Poste res- ante, Tonnerre. (7000)

Poulain, 178, rue du Temple. Masseur diplomé. Tous les jours de 2 à 5 heures. (7001).

Fusil Darne absolument neuf, canons plume, cal. 16, triple épreuve, portée garantie, modèle endu 700 francs, livré à 550 francs. Couchot, arque- busier, Epinal. (7002)

Echos

LES PASTILLES VICHY

Sait-on que la pastillerie est une des curiosités de l'établissem nt therm al de Vichy ? C'est par millions que se chiffre l'exportation de ces excel- entes pastilles que la Compagnie de Vichy-Etat a répandues dans le monde entier : mitraille salutaire, fabriquée avec les sels extraits des sources bien- faisantes des Célestins, de l'Hôp tal et de la Grande-Grille. Exiger sur les boîtes le disque bleu Vichy-Etat, marque qui garantit l'authen- ticité.

PENDANT L'HIVER

Voici bientôt l'hiver, les chauffeurs vont garer pendant les longs jours du mauvais temps l'auto- mobile avec laque le ils sillonnent les routes pen- dant la belle saison.

C'est le moment de visiter à fond, de réparer le véhicule qui a pendant des mois peiné sur la route et souffert des cahots.

C'est aussi le moment d'apporter des améliora- tions à la voiture, peut-être un peu passée de mode, ou bien de remédier à certains défauts qu'on lui a découverts.

Mais où faire tout cela ?

Voici la réponse :

M. Bory, directeur du *Grand Garage central d'automobiles, 4, rue Buffault*, en plein Paris, a pensé qu'il serait agréable aux chauffeurs de trou- ver, dans l'endroit où ils remisent leur voiture, un atelier de réparations assez bien monté pour pouvoir y faire un travail important, voire même des transformations, surbaissement de châssis, etc., et en un mot donner aux anciennes voitures l'as- pect des voitures modernes, munies des derniers perfectionnements.

Voici les chauffeurs avertis. A eux de profiter du renseignement que nous leur donnons.

* * *

A RETENIR

On trouve à la maison OUTHENIN-CHALAN- DRE, 4, rue de Chartres à Neuilly-sur-Seine, à 40 mètres de la Porte-Maillot, des voitures ;

Panhard Levassor, 15 ch. mot. Centaure. } livrables de suite.
Panhard Levassor, 10 ch. — }
Panhard Levassor, 7 ch. — }

Renault frères, 9 ch., nouveau mot., châssis allongé, derniers perfectionnements..... } livrables de suite à un prix défiant toute concurrence.
De Dion-Bouton, 9 ch., nouveau mot., châssis allongé, derniers perfectionnements..... }

Ne pas acheter avant de demander les prix de la Maison **Outhenin-Chalandre**.

Renseignements *franco* sur demande.

On trouve également à la Maison **Outhenin-Chalandre** quantités d'**occasions** en voitures Panhard 6, 7 et 8 chx et de Dion 8 chx.

* * *

POUR NOS LECTEURS

M. G. Pécourt, le constructeur bien connu des motocyclettes qui portent son nom, et dont l'éloge n'est plus à faire, a décidé pour être agréable à la *Vie au Grand Air*, de faire une réduction très sensible sur les prix de son cata- logue à nos lecteurs qui se présenteront à sa maison porteurs de notre journal.

Nos abonnés auront droit, sur justification de cette qualité, à une réduction encore plus forte que nos lecteurs au numéro.

Voilà qui va encore augmenter le nombre déjà très grand des sportsmen qui veulent être posses- seurs de la motocyclette véritablement pratique, la motocyclette Pécourt, munie d'un moteur d'un cheval et demi, véhicule idéal du touriste, avec lequel ils pourront monter presque toutes les côtes et atteindre en palier une très jolie vitesse. Magasins de vente, 33, rue Brunel, Paris.

* * *

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

FÊTE PATRONALE DE SAINT-CLOUD

Jusqu'au 5 Octobre

Tous les dimanches Grandes Eaux

Billets d'aller et retour :

De Paris à Saint-Cloud : 1re cl. 1 fr. 50 ; 2e cl., 1 fr.

De Paris à Bellevue : 1re cl., 1 fr. 40 ; 2e cl., 0 fr. 90.

Des Invalides au Pont de Saint-Cloud : 1re cl., 1 fr. 50 ; 2e cl., 1 fr.

Derniers départs :

De Saint-Cloud (ligne de Versailles, r. d.), à minuit 3.

Du Pont de Saint-Cloud (ligne des Invalides) vers Saint-Lazare, à 11 h. 55 soir ; vers les Invali- des, à 1 h. 24 matin.

De Bellevue, à minuit 4.

Trains supplémentaires selon les besoins du ser vice.

* * *

CHEMINS DE FER DE PARIS A LYON ET A LA MÉDI- TERRANEE

Voyages internationaux avec **Itinéraires facultatifs**

Depuis le 1er juin 1902, toutes les gares P.L.M délivrent toute l'année des livrets de voyages in- ternationaux avec itinéraires au gré des voyageurs sur les réseaux Est, Nord, Ouest et P.L.M. et sur les chemins de fer allemands, austro-hongrois, belges, bosniaques, bulgares, danois, finlandais, luxembourgeois, néerlandais, norwégiens, rou mains, serbes, suédois, suisses et turcs. Ces voya- ges, qui peuvent comprendre certains parcours par bateaux à vapeur ou par voiture, doivent, lors- qu'ils sont commencés en France, comporter obli- gatoirement des parcours à l'étranger.

Pour tous renseignements, s'adresser dans les gares P.L.M. ou consulter le *Livret-Guide Officiel* P.L.M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares bureaux de villes et agences de la Compagnie et envoyé contre 0 fr. 85 adressés en timbres-poste au Service Central de l'Exploitation (Publicité), 20, Boulevard Diderot, Paris (12 arrt).

* * *

OFFICIERS MINISTÉRIELS

PRÉ-ST-GERVAIS (Seine), villa du Pré, Gde-Ave, 12 Ce 290m. R. br. 1000f. M. à pr. 15 000f. Consig p. ench. 2 000f. Adj. s. 1 ench. le 11 oct. à 1 h. en l'étude de Me CHAUFFRIAT, not. à Pantin, 101, r. de Paris

GAGNY (S.-et-O.). Prop., 82, r. du Raincy. Pavillon jard., écur., rem., etc. Ce 2 327m. M. à pr. 40 000f. A adj. s. 1 ench. ch. not. Paris, le 14 oct. S'adr. à Me VALLÉE, not. à Paris, 204, bd Voltaire.

NOISY-LE-SEC (Seine). Adj. en 3 lots s. 1 ench. le 19 oct. à 2 h. en l'étude Me CHEVILLARD, not. à Noisy-le-Sec : 1° Propr. à Bagnolet, r. Floréal, dite Moulin-de-la-Galette. Ce 2 475m. Rev. br. 3 000f. M. à pr. 65 000f. Cons. p. ench. 8 000f ; 2° Prop. à Bagnolet, r. Jeanne-Hornet, Ce 1 096m. Rev. br. 540f. M. à pr. 45 000f. Consig p. ench. 6 000f ; 3° bâtiment à Romainville, r. Floréal, non loué. Ce 137m. M. à pr. 14 000f. Consig. p. ench 1 800 f. S'adr. p. t. rens. audit not. dép. du cahier des charges.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

Voyages dans les Pyrénées

La Compagnie d'Orléans délivre toute l'année des billets d'excursion comprenant les trois itinéraires ci-après, permettant de visiter le Centre de la France et les Stations thermales et hivernales des Pyrénées et du golfe de Gascogne.

1er Itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Bagnères-de-Bigorre, Montréjeau, Bagnères-de-Luchon, Pierrefitte-Nestalas, Pau, Bayonne, Bordeaux, Paris.

2e Itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Mont-de-Marsan, Tarbes, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban-Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

3e Itinéraire. — Paris, Bordeaux, Arcachon, Dax, Bayonne, Pau, Pierrefitte-Nestalas, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Toulouse, Paris (*via* Montauban, Cahors-Limoges ou *via* Figeac-Limoges).

Durée de validité : 30 jours.

Prix des billets : 1re cl., 163 fr. 50 ; 2e cl., 122 fr. 50.

* * *

CHEMINS DE FER DU NORD

PARIS-NORD A LONDRES

Via Calais ou Boulogne

Cinq services rapides quotidiens dans chaque sens, voie la plus rapide, tous les trains comportent des 2es classes. En outre, les trains de l'après-midi et de Malle de nuit partant de Paris-Nord pour Londres à 3 h. 25 soir et à 9 h. soir, et de Londres pour Paris-Nord à 2 h. 45 soir et à 9 h. soir, prennent les voyageurs munis de billets directs de 3e classe.

PARIS-NORD A LONDRES

	1e 2e cl.	1e 2e cl.	1e 2e cl.	1e 2e 3e cl.	1e 2e 3e cl.
	(*)(WR)	(*)	(*)(WR)		
Paris-Nord. dép.	9 35 m.	10 30 m.	11 20 m.	Du 1er Juin au 30 Sept. inclus 3 25 s.	9 » s.
	viâ Calais	v. Boulogne	viâ Calais	v. Boulogne	viâ Calais
Londres.... arr.	4 50 s.	5 50 s.	7 » s.	11 05 s.	5 30 m.
	1e 2e cl.	1e 2e cl.	1e 2e cl.	1e 2e 3e cl.	1e 2e 3e cl.
	(*)(WR)	(*)	(*)	(W. R.)	
Londres.... dép.	9 » m.	10 » m.	11 » m.	Du 1er Juin au 30 Sept. inclus 2 45 s.	9 » s.
	viâ Calais	v. Boulogne	viâ Calais	v. Boulogne	viâ Calais
Paris-Nord.. arr.	4 45 s.	5 50 s.	7 » s.	11 10 s.	5 50 m.

(*) Trains composés avec les nouvelles voitures à couloir sur boggies de la Compagnie du Nord, comportant water-closet et lavabo.

(W. R.) Wagon-Restaurant. Les voyageurs de 1re classe y ont seuls accès, les voyageurs de 2e classe n'y sont admis qu'en payant le supplément de 2e en 1re classe.

« Automobiles »

Gobron-Brillié

BOULOGNE-s-SEINE, 13, Quai de Boulogne

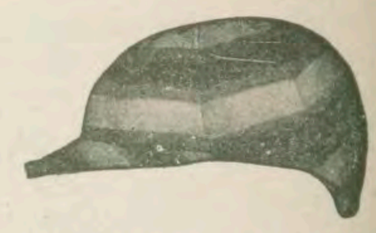
ARBRES PÉPINIÈRES BALTET, O. ✻, ✪, ✻ TROYES

Arbres fruitiers, sélection extra des meilleures variétés de chaque saison, pour table pour **Cidre**, pour **Kirsch**, etc. **Arbres d'ornement**, pour routes, avenues, parcs. **Arbustes** variés (*Prix réduits*), **Rosiers** *tiges* et *nains* à prix modérés. **Fleurs**, etc. **Fraisiers**, **Asperges**.

ÉTIQUETAGE TRÈS EXACT. — CATALOGUE FRANCO

HORS CONCOURS. Membre du Jury Exp. univ. de 1889 et de 1900

CHAPEAUX ANGLAIS



TOQUE POLO

STAGG 7, Rue Auber, 7 PARIS

Grands Magasins DE LA PLACE CLICHY

Rues d'Amsterdam, de St-Pétersbourg PARIS — et Place Moncey — PARIS

LUNDI 6 OCTOBRE

EXPOSITION DES Nouveautés d'Hiver

NOMBREUSES OCCASIONS

LONDRES "ANGLAIA" 52, Oxford Street.

The London School of English Ltd.

Instruction anglaise et préparation commerciale aux adultes. Réf. de 1er ordre. Prospectus.

H. FRAENKEL

28, rue du 4-Septembre

SUCCURSALE

50, avenue de la Grande-Armée

COSTUMES et ÉQUIPEMENTS pour Automobile, Chasse, Vélo, etc.

Pelisses et **Manteaux** en drap ou Loden **garantis imperméables**, sans caoutchouc, **doublés de fourrures** ou laine, à mettre aussi bien en auto qu'en ville.

Vêtements en fourrure et en cuir

Couvertures, Casquettes, Coiffures pour Dames, Bottes fourrées, Guêtres, Gants, Lunettes, Masques, etc., etc.

Envoi franco du Catalogue illustré

Le Gérant : G. Jarrige.

Corbeil. — Imprimerie Ed. Crété.